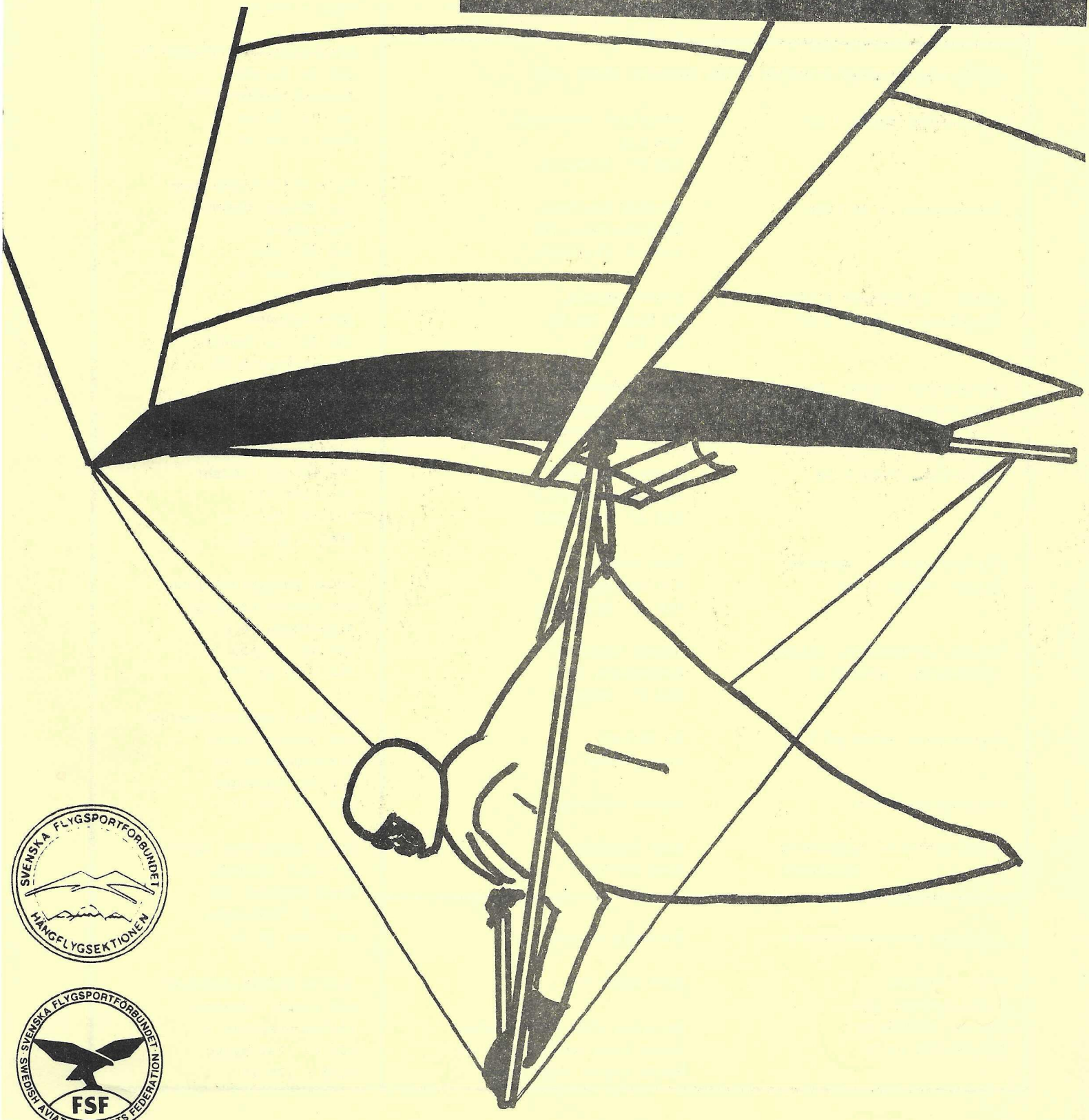
TILLHÖR GUNNAR REMER ÅRJEPLOG

HYPOXIA

INFO-BLAD FRÅN HÄNGFLYGSEKTIONEN

Nr 23

APR 1987



SVENSKA FLYGSPORTFÖRBUNDET
HÄNGFLYGSEKTIONEN

SVENSKA FLYGSPORTFÖRBUNDET
FSF
SWEDISH AVIATION SPORTS FEDERATION

Hypoxia är ett informationsorgan för alla klubbmedlemmar i alla hängflygklubbar anslutna till Svenska Flygsportförbundet (FSF). Hypoxia ges ut fyra gånger per år och distribueras direkt till medlemmarna. Det ankommer på klubbarna att hålla FSF med aktuell medlemslista på sätt som särskilt informeras om. Meddelanden som FSF Hängflygsektion (FSF/H) vill skall nå klubbarnas styrelse, grupper av medlemmar eller enskilda medlemmar och som publicerats i Hypoxia behöver inte sändas på annat sätt.

FSF/H är associerat till Kungliga Svenska Aeroklubben (KSAK). Genom KSAK är FSF anslutet till det Internationella Flysportförbundet (FAI) och FSF/H till dess Hängflygkkommission (CIVL). FSF-anslutna klubbar är anslutna till Riksidrottsförbundet (RF).

HÄNGFLYGSEKTIONENS STYRELSE EFTER ÅRSMÖTET VÅREN 1987

Ordförande, nyval 1 år	Karl-Axel Dahlbergh Box 121 930 90 Arjeplog
Sekreterare, 1 år kvar	Gunilla Björkman Backlöksvägen 103 162 43 Vällingby
Kassör, biträdande i tävlingsfrågor, omval 2 år	Folke Wikberg St Olavs väg 16 830 13 Åre
Utbildning, regler, Hypoxia, kontaktman luftfartsverket, 1 år kvar	Rolf Björkman Backlöksvägen 103 162 43 Vällingby
Tävlingar, omval 2 år	Oddvar Kvalsvik Köpmannagatan 2 A 831 30 Östersund
Olycksrapporter, sponsorfrågor, omval 2 år	Sven Lindén Fjällgatan 38 116 45 Stockholm
Extern information, ultralättfrågor, nyval 2 år	Robert Krockmar Fröjavägen 10 C 832 00 Frösön
Suppleanter valda på 1 år	Bo Kärrman Ronny Grimm
CIVL-representant	Ingvor Wikberg
I FSF styrelse, ordinarie suppleant	Rolf Björkman Sven Lindén

Hypoxias redaktionsadress	Ansvarig utgivare
Rolf Björkman Backlöksvägen 103 162 42 Vällingby Tel 08-739 39 70	Rolf Björkman Material till nästa nummer skall vara redaktionen tillhanda senast 1987-05-15.

KLUBBAR ANSLUTNA TILL FSF/H

Aquil Hängflygklubb
c/o Bengt Hammarsten
Borgvägen 20 B
902 53 Umeå
090 - 13 41 44

Arjeplogs Hängflygklubb
c/o Karl-Axel Dahlbergh
Box 121
930 90 Arjeplog
0961 - 108 50

Arvidsjaurs Hängflygklubb
c/o Bo Kärrman
Ankarskatavägen 87 B
941 34 Piteå
0911 - 116 23

Club Fjällvingen Hede
c/o Anders Backman
Wemergatan 5
820 93 Hede
0684 - 108 77

Dala Dragons
c/o Patrik Munter
Nusnäs bygata 55
792 04 Nusnäs
0250 - 371 81

Dorotea Hängflygklubb
c/o Gunnar Lindahl
Avaträsk 436
910 70 Dorotea
0942 - 211 20

Frösö Hängglidarklubb
c/o Robert Krockmar
Fröjavägen 10 C
832 00 Frösön
063 - 10 42 79

Gwaihir hangglidingklubb
c/o Dennis Lewrén
Arsenalsgatan 12
411 20 Göteborg
031 - 13 47 87

Hängflygklubben Scotten
c/o Rolf Björkman
Backlöksvägen 103
162 43 Vällingby
08 - 739 39 70

Ikaros Hängglidarklubb
c/o Leiler Karlsson
Pålhammarsgatan 3
521 00 Falköping
0515 - 129 27

Kiruna Hängflygklubb Myggan
c/o Annika Hellgren
Föraregatan 36 A
981 39 Kiruna
0980 - 818 65

Lidingö Deltaving klubb
c/o Mats Paulsson
Huvudsta Gård
171 56 Solna
08 - 27 86 98

Mosebacke Aeronautiska Sällskap
c/o Keijo Hiltunen
Brisvägen 14
132 00 Saltsjö Boo
08 - 715 85 42

Skånes Drakflygarklubb
c/o Hans Berg
Kurirgatan 20
252 53 Helsingborg
042 - 11 81 13

Sundsvalls Hänggäng
c/o Sune Bodin
Jakobsdalsgatan 4 B
852 41 Sundsvall
060 - 12 38 53

Umeå Hängflygklubb
c/o Hasse Johansson
Rådjursvägen 38 D
920 60 Umeå
090 - 13 66 00

Vårgårda Hängflygklubb-Lyftet
c/o Flemming Göransson
Lövsångaregatan 8
447 00 Vårgårda
0322 - 232 07

Vänersborgs Hängflygklubb Pegasus
c/o Lennart Karlsson
Nygatan 46
462 00 Vänersborg
0521 - 607 65

Åre Drakflygarklubb
c/o Folke Wikberg
St Olavs väg 16
830 13 Åre
0647 - 511 11

Örebro Hängflygklubb Örhänget
c/o Ronny Grimm
Kumminvägen 128
702 18 Örebro
019 - 78 58 46

OBSOBSOBSOBSOBSOBSOBSOBSOBSOBSOBSOBSOBSOBSOBSOBSOBSO

För alla: Dacapo på onödig olycka, sid 5

OBS om Hammars Backar, sid 15

För Bogserpiloter: F 16 Uppsala tillfälligt stängt, sid 27

Är bogsering farligt?, sid 29

Hängflygare svår t skadad, sid 28

För Danmarksbesökare: Viktigt om flygning i Danmark, sid 30

För klubbledningar: FSF/H "5-årsplan", sid 10

Klubbledningar, sid 13

Rapport FSF/H årsmöte, sid 32

BSOBSOBSOBSOBSOBSOBSOBSOBSOBSOBSOBSOBSOBSOBSOBSOBSOB

Redaktören har ordet

En debatt om vi skall satsa på kvantitet eller kvalitet har så smått börjat föras inom vår organisation. FSF/H har hittills drivit den policyn att kvalitet skall gå före. Det skadar nog inte om den debatten breddas ytterligare. På annan plats i detta nummer av Hypoxia finner Du vår verksamhetsinriktning för de närmaste fem åren som klart uttalar sig i den här frågan.

Kritiska röster har höjts att vi inte har möjliggjort utbildningskapacitet så att alla som vill får utbildning i hängflygning. Är detta rätt eller fel kan man fråga sig. Låt oss se vad vår policy hittills lett till för resultat.

Vi har utan tvekan nått ett bra flygsäkerhetsläge jämfört med hur det var för ett antal år sedan. Vår byråkrati är trots allt begränsad. Även om vi har en del pappersexercis och bestämmelser hålls de ändå på en så låg nivå att alla accepterat dem och ändå har de godkänts av myndigheterna.

Hur stort tillskott av nya hängflygpiloter tål vi utan problem? När är backarna fyllda? Hur viktigt är det att alla som vill få utbildning också får det? Det här är frågor som man kan debattera.

Personligen anser jag att vår utveckling skall

hålla sådan takt att de som utbildas ges möjligheter till fortsatt utveckling tillsammans med äldre och erfarnare piloter. Där har vi redan idag en flaskhals. De äldre räcker inte riktigt till för att ta hand om de nya.

Jag anser också att det är viktigt att våra instruktörer är erfarna och kunniga. Det är ju där vi lägger grunden till den "nya generationen". Kraven för att få bli instruktör har hittills hållits mycket lågt för att möjliggöra ett tillskott. FSF/H satsning på att varje år vidareutbilda äldre instruktörer och vartannat år nyutbilda instruktörer är en riktig satsning som totalt sett ger balans. Sedan kan naturligtvis lokala områden så här i början av vår era drabbas. Ändå anser jag inte att vi får göra avkall på kvaliten.

Vad tycker Du i de här frågorna? Det vore trevligt med en debatt. Du kan gärna uttrycka medhåll också. Alla debattinlägg behöver inte vara emot.

Rolf Björkman

NY ORDFÖRANDE

Hängflygsektionen fick en ny ordförande vid 1987 års sektionsmöte. Valet som var enhälligt föll på Karl-Axel Dahlbergh.

Karl-Axel har varit i styrelsen ett flertal år och innehaft posten som kassör. Detta arbete har han skött mycket bra. Han uppfattas av oss andra i styrelsen som en mycket lugn och klok man som har förmågan att lyssna på sakargument. Hans yttranden har därför alltid uppfattats som tunga och värda att begrunda.

42-åringen bor i Arjeplog och sysslar i sin dagliga gärning med människor med problem. Den erfarenheten kan kanske vara värdefull på den här posten också. Han är ordförande i Arjeplogs Hängflygklubb och instruktör, som sådan en av de flitigare.

En styrka hos Karl-Axel är att han inte som nästan alla andra styrelsemedlemmar bedriver affärsverksamhet med hängflyg. Som ordförande kan han känna sig helt obelastad i detta sammanhang.

Karl-Axel har alltid dolt sig bakom ett rejält skägg men överraskade stämman med att kamoflera sig bakom ett slätrakat och för oss helt "nytt" ansikte. Håll utkik efter två ansikten i fortsättningen. Båda kan tillhöra ordföranden i FSF/H.

Rolf Björkman

TACK Sören!

Sören Morén avgick som ordförande i Hängflygsektionen. Han ansåg sig inte ha tid att ägna sig i tillräcklig omfattning åt hängflyg för att vara med i styrelsen.

Sörens tid som ordförande varade bara några år. Den tiden kan väl betecknas som lugn. De inre stridigheter som tidigare blossade upp har hållt sig borta under Sörens lugna inflytande.

FSF/H styrelse tackar Sören för insatserna för sektionen och hängflyget.

Rolf Björkman

1986

Vad åstadkom vi under 1986? Allmänt om detta kan Du läsa i vår verksamhetsberättelse som finns på annan plats i detta nummer. Här presenteras lite statistik.

Vid årets slut hade vi:

490 licensinnehavare
324 Häng I
51 Häng II
115 Häng III

Av dessa hade 85 bogserbehörighet, 24 instruktörsbehörighet varav 17 även var bogserinstruktörer, 73 sportlicens.

Ca 800 personer var medlemmar i någon hängflygklubb. Antalet medlemmar var större eftersom en del var medlemmar i fler än en klubb.

Rolf Björkman

Dacapo på onödig olycka

För andra gången inom ett år har det inträffat. Någon som inte vet ett dugg om hängflygning kopplar vingen efter ett fordon och försöker flyga. Det kan bara sluta på ett sätt. I båda fallen skadar sig piloten mycket allvarligt. I det första fallet blev resultatet troligen livslång invaliditet (redovisat i Hypoxia förra året). I det fall som redovisas här var det enligt det senaste budet jag hörde tveksamt om piloten skulle överleva.

Det som hände i det här fallet var att den skadade köpte en gammal hängglidare av generation 1 av någon som i sin tur inte visste något om hängflyg. Man kopplade en kortare lina mellan hängglidaren och en terrängtraktor av något slag. Genom att kopplingen i hängglidaren gjordes i tyngpunkten lyckades starten. Efter en viss sträcka var hängglidaren på väg mot marken varvid dragfordonsföraren ökade farten och hängglidaren steg åter men nu häftigare än beräknat. Därefter skar den (s k lock out).

Det märkliga och obehagliga i detta sammanhang är att detta är helt lagligt. I och med att linan hela tiden är fastkopplad räknas det inte som luftfart. Det är alltså inte fråga om flyghaveri i egentlig mening. Tyvärr kommer hängflyget ändå på skam utåt sett.

Flög drake för första gången — störtade på isen

Av LEIF KASVI

Han gjorde sin allra första drakflygning.

Direkt efter starten kastades draken över på rygg och störtade.

Starten skedde från Stora Nedsjöns is i Hindås öster om Göteborg i går.

En traktor bogserade upp draken till tio meters höjd när draken plötsligt slog runt.

Flera personer blev vittnen till hur 28-äringen störtade ned på isen.

En läkare som sett hur ena vingen vek sig rusade fram och kunde ge den medvetslöse mannen första hjälpen. Han fördes senare med livshotande skador till neurologiska kliniken på Sahlgrenska sjukhuset i Göteborg.

Luftfartsmyndigheterna skal. nu göra en teknisk undersökning av draken.

NÄRRADIO
16.00 OSQ
forsk. 1
19.00 C
Scient.
21.30 I
22.30 I
Ad

Om Du som läser detta skulle komma på idén att bogsera utan tillstånd med hänvisning till detta glapp i lagtexten vill jag bara påpeka följande: När vi flyger och startar med bogsermetoden är **avsikten** att flyga. Därmed är även bogserfasen flygning juridiskt sett. Oberoende av alla lagtexters tolkning kräver FSF/H att alla medlemmar i vår organisation följer våra bestämmelser. Allt annat är dåligt omdöme.

Vad gör Du med Din gamla hängglidare hemma? Besinna Ditt ansvar! Du ser vad som händer när sådana här maskiner kommer i orätta händer.

Urklippet Du ser här är saxat ur Expressen i februari i år.

Rolf Björkman

Välkommen!

Jag har hört talas om en del misshälligheter när det gäller relationerna mellan bönder och hängflygare (Dennis, Hypoxia nr 22). Då kan jag påstå att det inte är så överallt.

Om det är någon hemma, så kommer den hängflygare som landar i mina åkrar att bli bjuden på fika. Har man flugit så långt är det skönt att bli väl mottagen för närmaste startställe är 1,5 mil bort.

Flyg högt och långt!

Ronald Hedman,
hängflygande bonde,
Brännbacken, Mellanström

Utdrag ur FSF Årsberättelse 1986

FSF LEDNING

Hedersordförande
HKH Prins Bertil

FSF styrelse

Ordförande	Bertil Florman
Vice ordförande	Bengt-Eric Fonsell

Övriga ledamöter (och suppleanter)

Ballong	Per E Johansson (Hans Åkerstedt)
Fallskärm	Olle Håkansson (Roland Bäcklin)
Hängflyg	Rolf Björkman (Sven Lindén)
Motorflyg	Lennart Petersén (Marianne Lindman)
Segelflyg	Lennart Ståhlfors (Olof Jonsson)
Övriga	Åke Pettersson (John Grubbström)
	Carin Thorén (Stig Kernell)

Generalsekreterare: Sven Hugosson

FSF sektionsstyrelser

BALLONGSEKTIONEN

Ordförande	Peter Andersson
Övriga ledamöter	Stig Dahlstrand
	Peter Elestedt
	Bengt Gunnarsson
	Per Helmersson
	Per Åke Herrström
	Ingemar Lilja
	Bengt Stener
	Håkan Wasén

FALLSKÄRMSSEKTIONEN

Ordförande	Olle Håkansson
Övriga Ledamöter	Roland Bäcklin
	Jonas Hemmingsson
	Mats Kilander
	Ulf Olsson
	Kjell Påhlsson
	Martin Särnberger
	Rainer Åminne

HÄNGFLYGSEKTIONEN

Ordförande	Sören Morén
Övriga ledamöter	Gunilla Björkman
	Rolf Björkman
	Karl-Axel Dahlbergh
	Oddvar Kvalsvik
	Sven Lindén
	Folke Wikberg

MOTORFLYGSEKTIONEN

Ordförande	Lennart Petersén
Övriga ledamöter	Pär Ekman
	Marianne Lindman
	Christer Lundholm
	Olle Malmström
	Carl-Martin Selander
	John Tuvefalk
	Ralf Wrangö
	Carl Åleskog

SEGELFLYGSEKTIONEN

Ordförande	Lennart Ståhlfors
Övriga ledamöter	Lars-Göran Andersson
	Per Danewid
	Jan-Eric Olsson
	Irve Silesmo
	Jan Wennerström

BALANSRÄKNING

HÄNGFLYGSEKTIONEN

Intäkter	1986	1985
RF-bidrag ord.	32.000	29.000
Övriga intäkter	128.381	85.555
Summa	160.381	114.555
Kostnader		
Utbildning	7.008	3.600
Materiel	3.007	0
Information, PR	11.479	9.988
Försäkring	24.500	21.250
Resor	5.607	11.487
Övrigt	15.081	13.737
Administration	3.274	1.370
Nationella tävlingar	14.560	1.985
Internationella tävlingar	31.995	42.205
Internationella konferenser	0	2.672
Summa	116.511	108.294
Resultat	43.869	6.261

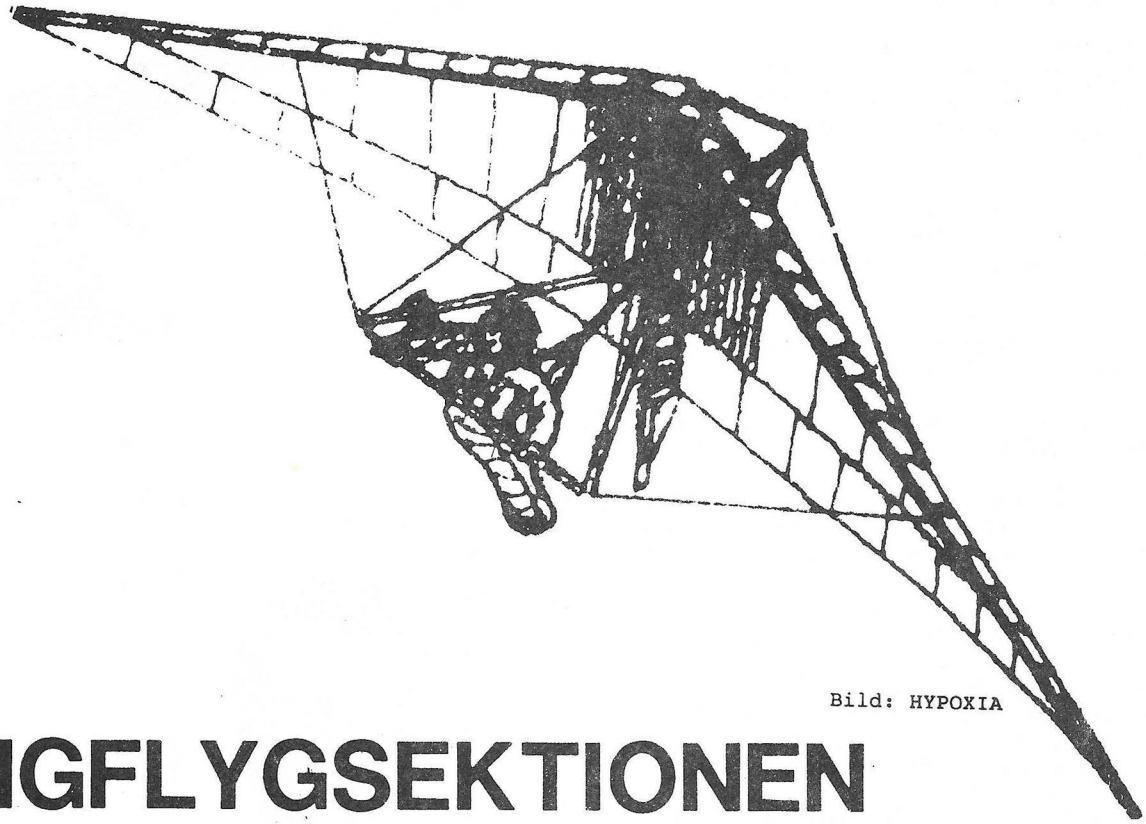


Bild: HYPOXIA

HÄNGFLYGSEKTIONEN

Svenska Flygsportförbundets hängflygsektion (FSF/H) får härmed lämna följande verksamhetsberättelse för 1986.

Styrelsen

Sören Morén	ordförande
Gunilla Björkman	sekreterare
Karl-Axel Dahlbergh	kassör
Rolf Björkman	utbildning, regler, red Hypoxia, kontakter Lfv
Oddvar Kvalsvik	tävlingar
Sven Lindén	info, olycksrapporter
Folke Wikberg	sponsorfrågor, bitr utbildnings o tävlingsfrågor
Robert Krockmar	suppleant
Leiler Karlsson	-"-

Styrelsen har haft två möten under året. Stadgeenligt årsmöte har hållits.

Representation
FSF styrelse: Rolf Björkman (ordinarie), Sven Lindén (suppleant).

FAI hängflygkommitté (CIVL): Ingvor Wikberg.

FSF IDEA-grupp: Sven Lindén

FSF/KSAK organisationsutredning: Sören Morén.

FSF och FSF/H valberedning: Orvar Häggström och Per Drago.

Klubbar och medlemmar
Två klubbar har tillkommit, varvid antalet ökat till 18 hängflygklubbar. Det totala antalet klubbmedlemmar var vid årets slut nästan 700, vilket var en ökning jämfört med föregående år.

Hängflyglicenser
Antalet giltiga hängflyglicenser var vid årets slut 490 vilket är en ökning med 65 jämfört med föregående år.

Antalet innehavare av den högsta hänggraden, häng III, ökade med 24 till 139.

Sammanfattningsvis kan konstateras en markant ökning på samtliga ovan redovisade områden.

Sportlicenser
Endast innehavare av Häng III är berättigade att erhålla sportlicenser och därmed deltaga i internationella och och större nationella tävlingar. Huvuddelaen av de 139 innehavarna av Häng III innehar också sportlicens.

VERKSAMHETEN I STORT

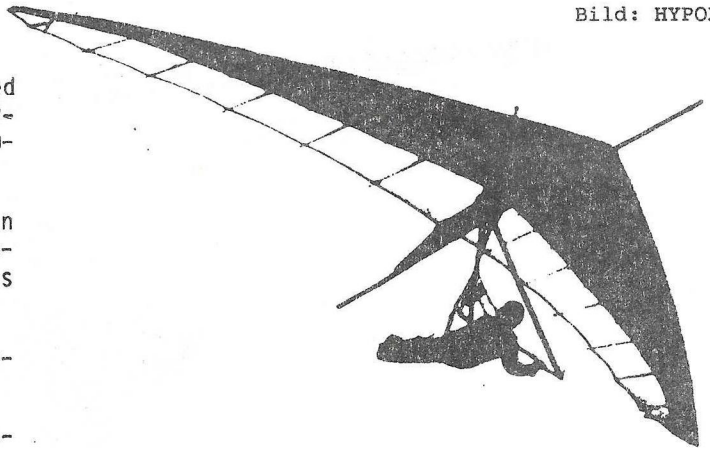


Bild: HYPOXIA

Tävlingar

Tävlingsverksamheten ökade markant jämfört med föregående år. De allra flesta planerade tävlingarna kunde också genomföras i godtagbar omfattning.

Svenskt lag deltog vid EM i Ungern. Tävlingen pågick under 14 dagar. VM arrangerades inte detta år, eftersom EM och VM genomföres växelvis vartannat år.

Sverige arrangerade NM i Åre under 8 dagar, varvid ett svenskt lag deltog.

Även SM arrangerades i Åre (7 dagar). Deltagandet var stort.

DM arrangerades i mellersta och norra tävlingsregionerna. DM i mellersta regionen kunde dock inte genomföras på grund av dåligt väder.

I samverkan med Norge har följande tävlingar genomförts, varvid tävlingarna varit öppna för såväl svenska som norska piloter:
- Norges Cup, Oppdal/Norge (2 dagar)
- Mitt Scandia Cup, Meråker/Norge (2 dagar)
- Stjördalsträffen, Stjördal/Norge, (2 dagar)
- Landskamp Norge-Sverige, Vågå/Norge (3 dagar)
- Mitt Scandia Cup, Åre/Sverige (2 dagar)

Härutöver genomfördes den första tävlingen med bogsering som startmetod. Tävlingen arrangerades i Vårgårda under två dagar varvid Sveriges under 1986 enda vinsch utnyttjades.

1986 var det första året som en rankinglista upprättades i hängflygsammanhang. Av ovan redovisade tävlingar ingick samtliga av de tävlingar som var öppna för alla svensaka piloter. Undantagna var således EM, NM och DM. I rankinglistans tävlingar ingick sammanlagt 13 heat, varav varje pilot fick tillgodoräkna sig de 7 bästa. 47 piloter fanns på listan.

Central utbildning

För första gången genomfördes en uppföljnings-/repetitionskurs för hängflyginstruktörer. Erfarenheterna tyder på att detta kommer att upprepas årligen. Troligen blir det obligatoriskt för instruktörer att periodiskt deltaga i dessa kurser i framtiden.

Hypoxia

FSF/H informationsorgan, Hypoxia, utkom med planerade fyra nummer. Samtliga medlemmar i hängflygklubbar får sig Hypoxia hemsänd, varför sektionsstyrelsen anser att alla meddelanden och ändringar av föreskrifter mm når alla landets hängflygare.

Övrigt

FSF/KSAK föreskrifter för tillämpning av centrala föreskrifter beträffande ultralätta flygplan klass A (tidigare motoriserade hängglidare) godkändes av luftfartsinspektionen. De första typgranskningarna genomfördes under årets senare del. Därmed har dörren för denna verksamhet, som genomföres under FSF/H överinseende delegerat av KSAK, slutligen öppnats och formerna klarlagts.

Bogsermetoden har infriat alla förväntningar och väntas ge avsevärt ökade möjligheter till flygning i framtiden. För närvarande tillämpas två godkända metoder i samband med bogsering efter bil och med hjälp av vinsch. Flera flygplatser, de flesta militära, har öppnats för denna verksamhet.

Flygsäkerheten har legat på en fortsatt hög nivå. Endast ett par händelser med medelmåttiga personskador (armbrott) har rapporterats. Hängflyget har därmed varit förskonat från riktigt allvarliga olyckshändelser under tre hela år.

Rekord och Stora Grabbars Märke

Formerna för rekord och Stora Grabbars Märke har ännu ej utarbetats för hängflyget.

Per Fornander, Åre Drakflygarklubb och Östersunds Segelflygklubb, fick utmärkelsen Årets Flygsportare -86.
Foto: HYPOXIA

Rankinglistan -86

1.	Per Fornander, Åre	3700
2.	Björn Kroglund, Lidingö	3575
3.	Håkan Sundin, Sundsvall	3181
4.	Urban Lind, Sundsvall	3129
5.	Johan Frank, Skåne	3052
6.	Folke Wikberg, Åre	3033
7.	Peter Nietlisbach, Åre	2987
8.	Anders Andersson, Sundsvall	2954
9.	Sune Bodin, Sundsvall	2879
10.	Sven Linden, Lidingö	2662

(47 piloter deltog)

RESULTAT/Hängflyg

EM Gyönggyös/Ungern, den 7/7-2Ø/7

1.	John Pendry, Storbritannien	5665
2.	Bob Calvert, Storbritannien	5491
3.	Gerard Thevenot, Frankrike	5093
4.	Michael Carnet, Storbritannien	5074
5.	Jess Flynn, Storbritannien	5018
6.	Herbert Kühr, Österrike	4820
7.	Bob Baier, Västtyskland	4802
8.	Tomas Suchanek, Tjeckoslovakien	4785
9.	Daniel Thut, Schweiz	4644
10.	Erich Burghauser, Österrike	4556
16.	Folke Wikberg, Sverige	3363
45.	Mats Karlsson, Sverige	2493
50.	Håkan Sundin, Sverige	2283
71.	Björn Kroglund, Sverige	1099

Lagresultat (4-mannalag)

1.	Storbritannien	21 248
2.	Österrike	19 041
3.	Västtyskland	15 489
11.	Sverige	9 238

(86 deltagare från totalt 22 nationer deltog.)

SM Åre den 3/5-9/5

1.	Johan Frank	3114
2.	Folke Wikberg	2825
3.	Håkan Sundin	2629
4.	Peter Nietlisbach	2612
5.	Mats Karlsson	2565
6.	Sune Bodin	2535
7.	Per Fornander	2487
8.	Ernst Ebneter	2458
9.	Anders Andersson	2447
10.	Johan Dahlqvist	2171

(45 deltagare totalt)

Lagresultat

1. Åre Drakflygarklubb
2. Sundsvalls hänggäng
3. Skånes Drakflygarklubb

NM Åre 11/5-18/5

1.	Folke Wikberg, Sverige	1565
2.	Thor Alvik, Norge	1489
3.	Mats Karlsson, Sverige	1423
4.	Jörn Lothe, Norge	1259
5.	Nils-Aage Henden, Norge	1221
6.	Finn Spjeldnes, Norge	1178
	Svein Lothe, Norge	1178
8.	Antti Nummelin, Finland	1170
9.	Heikki Laitinen, Finland	1086
10.	Björn Kroglund, Sverige	999
13.	Peter Nietlisbach, Sverige	838
14.	Håkan Sundin, Sverige	792
15.	Anders Andersson, Sverige	764
19.	Urban Lind, Sverige	541
22.	Flemming Göransson, Sverige	411

Lagresultat

1.	Norge	8166
2.	Sverige	6940
3.	Finland	4788

(24 piloter från 3 nationer deltog.)

DM norra tävlingsregionen 17/5-19/5

1.	Ernst Edholm	800
2.	Gunnar Remer	719
3.	Jalle Hedman	696

(14 piloter deltog)

Mitt Scandia Cup 1986

(Sammanlagda resultatet efter de två tävlingarna i Meråker, Norge, 26/4-27/4 och Åre 2/8-3/8)

1.	Urban Lind, Sverige	1207
2.	Anders Andersson, Sverige	1024
3.	Per Fornander, Sverige	1016

(28 piloter deltog)

Lagresultat

1.	Sverige	5543
2.	Norge	3971

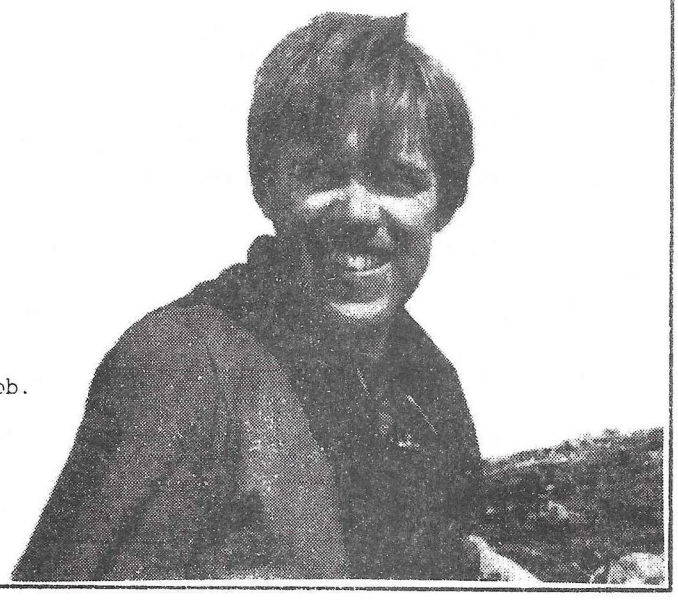
(De 6 bästa från varje nation)

Vårgårda Open, Vårgårda, 26/7-27/7

1.	Anders Larsson	781
2.	Sven Lindén	698
3.	Per Fornander	600

(7 piloter deltog)

Svensk Mästare 1986



Johan Frank, Skånes Drakflygarklubb.
Foto: HYPOXIA

FSF/H "5-årsplan"

För första gången har FSF/H mera seriöst formulerat sin verksamhetsinriktning för de närmaste fem åren. "Denna verksamhetsplan" utgjorde styrelsens förslag till årsmötet 1987. De smärre synpunkter som framkom vid årsmötet har införts i planen. Var och en som har synpunkter på sektionens eller styrelsens sätt att arbeta eller har egen uppfattning om vad som är viktigt och bäst för oss bör granska planen. Detta är vad vi avser att arbeta efter. Med andra ord, det är styrelsens viljeinriktning för framtiden. Man bör dock observera att en plan är en plan och inte verkställighetsbelut. Vi hoppas att Du är nöjd med denna *framtidsinriktning*.

FSF/H styrelse

SVENSKA FLYGSPORTFÖRBUNDET
HÄNGFLYGSEKTIONEN

VERKSAMHETS- OCH PLANERINGSINRIKTNING FÖR HÄNGFLYGET I SVERIGE 1987-1991

1. Hängflygverksamheten skall syfta till dels att den enskilde piloten ges möjligheter att uppleva glädje med flygning under säkra förhållanden dels att främja tävlingsverksamheten.

2. Verka för att högsta möjliga flygsäkerhetsnivå åstadkommes och bibehålles.

3. Hängflygkonferens med huvudinriktning på flygsäkerhet skall hållas vartannat år varvid strävan skall vara att alla klubbar deltar.

4. Hålla en hög kvalitet på utbildningen. Vidareutbildning av instruktörer prioriteras. Extra vikt skall läggas på attityder till utbildningskrav och flygsäkerhet.

5. Utbildningssystemet skall värderas och utifrån värderingarna anpassas.

6. Nyutbildning av instruktörer skall genomföras vartannat år.

7. Repetitionskurser för instruktörer skall hållas varje år. Strävan skall vara att alla instruktörer följer sådan kurs vartannat år.

8. Tävlingsverksamheten skall främjas så att den håller hög standard och ökat omfång. 1986, som var ett bra år, skall ligga som basår för denna utveckling.

9. Tävlingslag skall deltaga i VM, EM och NM under förutsättning att ekonomiska förhållanden inte omöjliggör detta.

10. SM skall arrangeras årligen.

11. Verka för att DM arrangeras i varje tävlingsregion.

12. Tävlingsverksamhet i övrigt skall uppmuntras och stöttas.

13. Verka för att tävlingsverksamheten i samband med bogsering ökar.

14. Tävlingsseminarium skall genomföras årligen.

15. Tävlingsbestämmelserna skall revideras.

16. Bogsering som startmetod torde ytterligare öka i betydelse och omfång. FSF/H skall verka för att denna utveckling fortsätter och att bogsering på sikt skall vara den ledande metoden.

17. Strävan är att bogsering efter ultralätta flygplan på sikt blir en allmän metod. Försök på detta område skall stöttas.

18. Verka för kontinuerlig och säker information till alla enskilda individer och klubbar inom FSF/H.

19. Verka för att hängflygsportens utövare trivs med sporten och med varandra. Konkurrensförhållanden (ej affärsmässiga), fientligheter och smutskastning skall motverkas.

20. FSF/H informationsorgan Hypoxia skall utges fyra gånger per år.

21. Verka för att hängflygsporten uppfattas av myndigheter och allmänheten som en seriös sport. Spektakulära tendenser skall motverkas.

22. Verka för att inom ramen för hög flygsäkerhet och kvalitet i utbildningen motverka ökad byråkratisering och ytterligare inskränkning i friheten och rätten till flygning.

23. Verka för att samarbete med andra flygsportgrenar fungerar på ett bra sätt för att på sikt undvika konkurrens och konflikter.

24. Stäva efter ett gott förhållande till moderorganisationerna FSF och KSAK.

25. Verka för att hålla ett gott förhållande till myndigheter. Främst gäller detta Luftfartsverket, Statens haverikommission, flygflottiljer, kommunala myndigheter (parkförvaltningar mm) och polismyndigheter.

26. Udda och nya flygsätt t ex flygning med ultralätta flygplan klass A och paraglidning skall stöttas av FSF/H under förutsättning att de kan anses nära besläktade med hängflygning och kan inordnas under eller anpassas till hängflyget och dess föreskrifter.

Hängflygsektionen styrelse

Hej Flygvänner!

Om ni är "on the road" sommartid och tänkt er passera Örnsköldsvik, stanna då till ca 1 km söder om staden nedanför Åsberget. Detta berg är mitt hemflygställe. Fallhöjden är 200 m. Landningen sker alltid nedanför E4-an på osådd åker. Bilväg finns upp till toppen. Starten är belägen ca 200 m till vänster om TV-masten sett uppifrån. Det är stupstart men relativt lätt sådan vid sjöbris och vindriktning SO. Efter start svänger man höger för att utnyttja hanget mest. Detta är ca 2-300 m långt. Speciellt att tänka på är att du alltid måste passera E4 innan du landar. Innehavare av minst Häng II är välkomna att se Ö-vik från ovan. Mitt telefonnummr är 0660-513 14.

Thomas Lundgren

Är du rädd om Din vinge?

De grejor vi använder har kostat oss en rejäl slant. Om Din vinge kommer till skada på något sätt har Du inte så mycket pengar att Du bara köper en ny. Alltså kan det vara idé att se över Dina försäkringar. Vissa försäkringsbolag har till hemförsäkringen en allrisk kopplad där du kan få vingen ersatt medan andra bolag vägrar stenhårt. Sägas bör att då Du flyger får Du stå för allt själv. Allrisken träder in då oförutsedda händelser äger rum t ex att Du tapper vingen eller att den stjäls.

Jag har fått erfara att Folksam vägrar stenhårt och att Trygg-Hansa täcker 10.000 kr. Speciella sakförsäkringar går också att teckna. Räkna då med skyhöga premier. Kontrollera i alla fall med Ditt försäkringsbolag vad de säger. Vi blir allt fler som flyger och vi kan ju alla kontrollera det här så att det går lättare att få klarhet framöver.

Gunnar Remer

Lämplig för nybörjare?

Eftersom det på den Svenska marknaden cirkulerar ett antal vingar som framförallt för nybörjare är helt olämpliga,vissa helt livsfarliga,har jag översatt delar ur den Engelska hängflygorganisationens tidning"WINGS". Detta för att(som även tidningen påpekar) undvika att nybörjare lämnar sporten pg a att framstegen uteblir eller i värsta fall pg a olyckor.
Underlaget till sammanställningen har man fått från:Piloter,hängflygskolor, instruktörer,tillverkare m fl.

VINGAR ÄLDRE ÄN 1977 : KÖP INTE DESSA VINGAR Dessa vingar är konstruerade utan dagens kunskap om luftvärdighet och aerodynamik.

-77,-78 (2-3 gener.) : Köp BARA om vingen är i mycket god kondition och om du absolut inte har råd med annat.Svårt med reservdelar, flyg endast under extremt gynnsamma väderförhållanden, flyg bara på låg höjd över marken.Gäller även tidiga 4:e gen.

-79,-80 (4:e generationens vingar) : Vissa av dessa vingar börjar närma sig ett bra köp. Dom är moderna nog att vara luftvärdiga,om dom är i bra skick.De har en modern design och ofta god kontroll.Dessa vingar tillåter nybörjaren att utvecklas för att senare ta klivet upp till en 5:e gen. vinge.

5:e Generationens : Den senaste utvecklingen av vingkonstruktion,har funnits i ca 4 år nu.De flesta har ungefär samma konstruktion med minst 50% dubbelsegel,förböjda lattor, flytande korsbom,wash out pinnar,lufflinor,mm.
Dessa vingar har länge räknats som "Expertvingar" framför allt med hänsyn till dess högre fartprestanda samt kravet på hög precition vid landningen.Vissa nya konstruktioner har dock mera förlåtande egenskaper,men trots detta rekomenderas dom flesta att skaffa sig lite erfarenhet innan man går över på dessa.Det är dock inget tvivel att dessa vingar är både säkrare och starkare än sina föregångare.
Du rekommenderas att köpa en sådan här vinge så snart kunnighet och kassa tillåter.

Mellanstadie vingar* : På senare år har man tagit fram vingar med relativt hög prestanda men framförallt mycket fina flygegenkaper, låg start o landnings hastighet,låg vikt samt bra stall egenskaper.Dessa vingar är rekommenderade till alla som har liten flygerfarenhet innan man tar steget upp till 5:e gen. vingarna.

*=Egen anm.

Till sist.Innan du köper en begagnad vinge tag kontakt med din klubb eller någon erfaren pilot (ej säljaren) och be att han el hon tittar på vilket skick samt vilken vinge det är,så slipper du bli besviken.

Hälsningar från:Ronny och ÖRHÄNGET

FÖRTECKNING ÖVER VINGAR (Lämplighet för nybörjare)
(se vidstående sida)

Arial Arts	Clubman1	Bra
	Clubman2	Bra 5:e gen
Airwave	Comet	5:e gen(se vidstående sid)
	Magic 1,2,3,4	5:e Gen
Birdman	Firebird	-76,77 (se vidstående sid)
	Moonraker77,78	-77,78 -"-
	Cherokee	-79,80 Användbar men ej idealisk
Delta	Polaris	Bra,1984-87
Eurokites	Cirrus3	-76,77 (se vidstående sid)
	Cirrus5	-78,79 -"-
	Dove	-79 -"-
	Olympus	Totalt olämplig
Flexiform	Spirit	-77 (se vidstående sid)
	Vector	Totalt olämplig
	Skyline(old)	-78 -"-
	-"- (new)	-80 Ganska bra
	Hilander	-80 Bra
	Sealander	Totalt olämplig
Gold Marqe	Gyr	Ganska bra
	Shadow	-83,84, 5:e gen.
	Javelin	-84,85 5:e gen.
Hiway	Stubby	End.skolning
	Harrier	-"-
	Cloudbase	-76,77
	Spectrum	Totalt olämplig
	Scorpion	-76,77(se vidst sid)
	Super Scorpion Mk1	-78,79 -"-
	-"- Mk2	-80- Ganska bra
	Vulcan	Olämplig
	Demon	-"-
	Explorer	Totalt olämplig
	Superscorpion Mk2	-83 Bra
	Vision	5:e gen(se vidst.sid)
	Excalibur	5:e gen -"-
La Mouette	Atlas	79+ Bra -"-
	X-Ray	5:e gen -"-
	Azur	5:e gen -"-
	Profil	5:e gen -"-
Moyes	Maxi	-77,78 -"-
	Mega	79+Bra
	Missile	5:e gen -"-
Skyhook-	Sunspot,Safari	-77,78 -"-
Sailwings	Silhoette	Olämplig
	Cutlass	-79 Bra
	Sabre,Zeus	5:e gen -"-
Solar Wings	Storm	-79 användbar ej idealisk
	Typhoon alla mod	5:e gen(se vidst.sid)
Southdown	Floater	Olämplig
Sailwings	Sigma	Totalt olämplig
	LIghtning	5:e gen(svårsåld)
Vulturelite	Emu,Predator	Totalt olämpliga
Wasp	Falcon3,4,Gryphon,Gannet	Totalt olämpliga
	Laser	sällsynt,okänd.
Welsh Hang-gliding centre	Phantom	-84-85 Bra
Övriga	Bennet Phoenix,Wills Wing SST,XC UP Mosqito	Totalt olämpliga

Det är mycket positivt att denna sammanställning kommit fram. Den kan tjäna som hjälp och riktvärde för den som är tveksam.

Några kommentarer vill jag dock göra. För det första är det viktigt att lägga märke till att lämplighetsgraden hänför sig till nybörjare. Vissa av de angivna vingarna kan vara bra för avancerade piloter. Exempel på detta är min egen Sealander som är både säker och bra att flyga men inte lämplig för en nybörjare. Andra vingar kan vara olämpliga för alla.

Listan är framtagen i England där man inte har speciell erfarenhet av bl a vingar från USA. Under "övriga" har man dragit alla över en kam. Vissa Phoenix är fullt acceptabla. Det finns instruktörer som idag använder dessa för skolning. Andra däremot är både svårflugna och farliga.

Jag ställer mig också lite frågande till bedömningen av Hiway's vingar. Super Scorpion Mk1 borde enligt min mening fått beteckningen "ganska bra". Den betraktas i alla de otaliga kretsar jag mött i just England som bättre än Mk2 men här är det angivet tvärt om.

Rolf Björkman

Klubbledningar

1. Betala avgiften till RF när uppmaning kommer. Samtidigt skall statistik lämnas. Observera då att denna skall grunda sig på läget vid 1986 års slut. Antalet medlemmar skall vara samma som avgiften till FSF/H grundade sig på.

2. Tävlingar i höst? Tänk på att annonseringen måste ske i nästa nunmmer av Hypoxia annars hinner inte informationen ut.

Ha en lugn sommar. Så många officiella uppgifter var det inte. Däremot antar jag att klubben har ett verksamhetsprogram som skall genomföras just den kommande perioden.

Rolf Björkman

OBS om HAMMARS BACKAR

Hammars Backar är säkert ett av Sveriges bästa kusthang. Det är dessutom ett naturskönt område och mycket populärt bland andra än hängflygare. Den NV delen av hanget ligger inom militärt övningsområde. Här finns övningsbacken och den bästa startplatsen för det höga hanget. När militären inte använder området är privat bilkörning tillåten på vägarna inom området.

I södra Skåne har man problem med sandflykt. Klitter och strandbrink är mycket känsliga för skador. Även små skador är ofta omöjliga att reparera. P g a privat bil- och mckörning inom det militära området har sandbrinken skadats.

Markägaren är också irriterad över att camping förekommer. Vem minns inte husvagnen som stod parkerad strax nedanför övningsbacken en hel sommar!? Markägaren menar också att inhängnaderna för korna rivits ner av besökare. Allt detta har lett till att de militära myndigheterna (fortifikationsenheten) avser att förbjuda privat fordonstrafik inom övningsområdet. Länsstyrelse och kommun har tillstyrkt detta.

Innan fordonstrafiken förbjuds skall dock de militära myndigheterna bygga parkeringsplatser för allmänheten i anslutning till området. En parkeringsplats skall byggas vid infarten till övningsbacken och en i Hammars by vid infarten till det höga hanget. När förbudet träder i kraft vet vi inte. Kanske det

→

TÄVLINGAR

Internationella tävlingar 1987

Datum	Plats	Stöd
16-20/4	Italien, Mt Grappa, 5 piloter Laget tas ut på plats; alla piloter som deltar i landslagssamlingen får möjlighet att kvalificera sig.	anmälningsavgift
24/5-6/6	Österrike, Kössen, 8 piloter Kostnad: 7.000,- Ö.Sh. vilket inkluderar transport till start, upphämtning samt logi med frukost.	totalt 5.000,- kr (delas av deltagande piloter)
22-28/6	Nordiskt Mästerskap i Finland, 5 piloter. Bogserstart. (Träning och midsommarfirande: 19-21/6)	anmäln.avg. (kr 900)
21-28/6	Schweiz, Fiesch. Öppet schweiziskt mästerskap. (Obs: går samtidigt med NM)	startavgift
12-20/9	Italien, Mt Dolada (vid Pieve d'Alpago) För-EM och öppet italienskt mästerskap.	startavgift

Nationella tävlingar 1987

Datum	Plats	Ranking
29-30/3	Åre. Vårsamling och rekryteringstävling för Hang II+III	Nej
1-3/5	Ålleberg alt Vårgårda, Lyftet	Ja
9-10/5	Öppet klubbmästerskap, Lyftet	Nej
16-17/5	Vårgårda, bogserstart, Lyftet	Ja
13-14/6	Ålleberg, öppen nationell tävling	Nej
11-18/7	SM, Åre. Arrangör: Lidingö	Ja
31/7-2/8	Alvdal, Norge	Ja
15-16/8	Åre, Mittscandia Cup	Ja

Distriktsmästerskap 1987

	Ranking
Norra regionen, Arjeplog, 28-31/5	Nej
Mellersta reg, ? (bogserstart) aug-sept	Nej
Södra regionen, ? , 8-9/8	Nej

→

sker redan till våren eller sommaren.

Skånes Drakflygarklubb har kontaktat fortifikationsenheten för att försöka få till stånd en överenskommelse, innebärande att bilkörning i samband med in- och uttransport av vingar skall tillåtas. Fortenheten har besvarat förfrågningen i positiv anda. Vi kommer att få demonstrera hängflygning på platsen för de militära myndigheterna. Om vi nu får tillstånd, innebär detta naturligtvis att speciellt ansvar för naturen och markägarens intressen, som vi måste leva upp till.

Även om avstängningen inte sker under årets flygsäsong ber vi alla besökande hängflygare att bara köra på de permanenta - grusade - vägarna inom området och att inte campa där. Besinna Ditt ansvar gentemot naturen och markägare. Det är omöjligt att *smyga* med en hängglidare. Risken är alltid att vi får skulden även för vad andra gör eftersom vi är så iögonenfallande.

Vi återkommer när vi vet mer. Eftersom något antagligen händer under året är vi tacksamma om besökande hängflygare kontaktar oss innan besök för att få reda på vad som gäller.

Skånes Drakflygarklubb
Hans Berg
Ordförande
042 - 11 81 13

I texten ovan används ordet *markägare*. Staten är markägare och har arrenderat ut betesmarken till en lantbrukare. Denne senare har varit mycket kritiskt inställd

Rankinglista 1987

(baseras enbart på nationella tävlingar)

17 rankingtävlingsomgångar är planerade under 1987 (se nationella tävlingskalendern). Varje omgång (dag) räknas som lika mycket värd. Efter önskemål, omräknas varje omgång till 1000 poäng för vinnaren.

Förra året var ett provår och man överför därför en relativt liten del av 1986 års poäng till 1987: Vinnaren får 1000 poäng (dvs förra säsongen räknas som första omgång 1987).

Distansligan inräknas i rankingsystemet som en omgång (vinnaren får 1000 p).

Topp-placering på rankinglistan direktkvalificerar till landslaget (se närmare om detta i "Nya regler för landslagsuttagning").

På tävlingsseminariet i höst diskuteras hur stor procent av årets rankingpoäng som förs vidare till 1988.

Distansliga 1987

För att stimulera till distansflygning arrangeras med omedelbar verkan en distansliga med följande regler:

1. 4 längsta flygningarna per säsong räknas.
2. Distansen mäts i rät linje från start till landning.
3. Flygning i tävlingar räknas inte.
4. Min distans: 10 km.
5. Start skall ske inom landets gränser.
6. Flygningen skall dokumenteras med foto på start och landning med uppriggad vinge och igenkännlig bakgrund. Under flygning skall fotograferas lätt igenkännliga motiv; minst 1 foto/10 km. Man kan använda valfri kamera/film och själv få filmen framkallad. Därefter insändes både filmen (hela) och aktuella framkallade bilder.
7. Distanserna räknas ihop och vinnare blir den som har flest flugna km totalt på 4 flygningar.

Premiering:
1) Vinnaren direktkvalificeras till landslaget.
2) Distansligan räknas som 1 omgång i rankingsystemet.
3) Vinnaren får sitt namn ingraverat i en evigt vandrande pokal.

De 4 längsta, skriftligt inrapporterade, distanserna gäller vid varje landslagsuttagning.

Inrapportering:
1) Pilotens namn
2) Adress och telefonnr
3) Klubb
4) Licensnr
5) Datum för flygningen
6) Start- och landningsplats
7) Film och framkallade bilder

Sändes till Oddvar Kvalsvik. Rapportera gärna löpande!

I år måste alla uppgifter vara inrapporterade före den 30/9, för att landslagsuttagningen till VM i Australien skall kunna göras i rimlig tid.

till hängflygare. Vem som egentligen avses är inte riktigt klart. Dock bör alla som besöker Hammars Backar och träffar en ilsken lantbrukare uppträda artigt och inte reta upp denne ytterligare. Målet är att få till stånd en acceptabel relation med ömsesidig förståelse. Tyvärr har vi flera exempel på så dåligt uppträdande från hängflygare tidigare att relationer mellan oss och markägare aldrig har kunnat repareras.

Råd: Tag en personlig prestigeförlust hur rätt Du än anser Dig ha och låt dem som har ansvaret för kontakterna klara ut misshälligheter.

Rolf Björkman

Landslagsuttagning

Nya regler gällande fr o m VM 1988, enl beslut vid styrelsemöte 87-03-14.

1. Vinnaren av distansligan direktkvalificeras till landslaget.

   Resterande platser tas ut på följande sätt:

2. 1/2 från rankinglistan, som den ser ut vid laguttagningstillfället. Vinnaren av distansligan räknas då ifrån.

3. 1/2 efter gamla reglerna, vilket innebär att man gör en helhetsvärdering, där både nationella och internationella tävlingar ingår samt placering i distansligan osv.

Om antalet piloter, som skall tas ut enligt punkt 2 och 3, blir ojämnt, tas en till ("den udda") ut efter gamla reglerna (pkt 3).

Exempel: Till VM 1988 skall 6 piloter tas ut;

vinnaren av distansligan +
de två översta på rankinglistan +
tre piloter efter "helhetsvärdering".

Obs! Fortfarande gäller att landslagsuttagningen skall godkännas av styrelsen. En pilot som absolut inte går ihop med resten av gänget, eller som t ex inte alls vill inrätta sig efter lagledningen, kan bli utesluten ur laget även om han vinner både distansliga och rankinglista. Detta är en nödvändig säkerhetsventil, som vi hoppas att vi aldrig skall behöva använda oss av.

Nytt flygställe i Arjepolog

Peljekaise.
Vi har rekognoserat ett nytt flygställe som verkar ha lovande termikförutsättningar men ännu är oprövat vad gäller den. Fjället ligger 6 mil NW Arjeplog och är 1122 m högt. Vi har flugit i sträng kyla(-24°) och stendöd luft från toppen och ned på Hornavan, 700 m fallhöjd och avstånd 5 km och det gick bra. 150 m tillgodo för landningen.
Hang och nybörjarbackar finns i alla riktningar, dock bör ettvarnanade finger höjas - nationalparken med skoterförbud ligger i SW riktning och för den som landar där kan det bli ganska svettigt. Efter 5 maj råder skoterförbud på hela fjället och väg saknas. Prjektering för liftbygge pågår. Inkvarteringsmöjligheter finns i Jäckvik vid fjällets fot.

Arjeplogs Hfk.

SM 87

INBJUDAN TILL

SVENSKA MÄSTERSKAPEN I HÄNGFLYG 1987

Årets SM arrangeras av Lidingö DeltaVingKlubb och går av stapeln 11-18 juli i Åre. Tävlingen är öppen för alla som har häng 3 och' sportlicens för hängflyg.

Vi skall försöka ordna så att vi kan bo tillsammans för vettiga priser i någon av Åres stugbyar. Ring Sven Lindén på tel. 08-69 30 88 eller 08-44.33 38 för mer information när det börjar dra ihop sig.

PROGRAM:

fredag	870710	Inskrivning
lördag	870711	Tävlingsflygning
lördag	870718	
lördag	870718	Prisutdelning
söndag	870719	Reservdag

TÄVLINGSKLASS:

FAI- klass 1 (flexvingar).

TÄVLINGSFORMAT:

Sluten bana på tid.
Ren tidsflygning (endast i nödfall).

KRAV PÅ DELTAGARE:

Dubbel hängstropp, fallskärm, hjälm & första förband.
Häng 3 & sportlicens (visas upp vid inskrivningen).
Kamera med 35mm 100ASA negativ färgfilm.

ANMÄLAN:

Anmälan görs klubbvis och skickas till: Mats Paulsson
Huvudsta Gård
171 56 Solna
I anmälan skall finnas uppgift om piloternas namn & adress.
I samband med anmälan sättes deltagaravgiften 400:- /delt. in på Hängflygsektionens postgirokonto 91 29 93-3
Sista anmälningsdag är måndag 87-06-22.

ÖVRIGT:

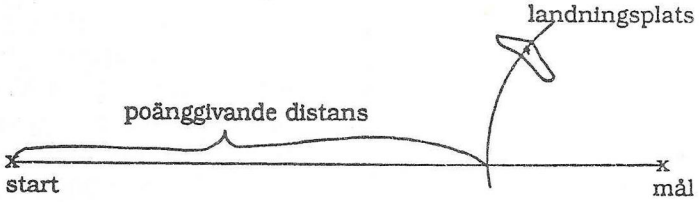
Har du några frågor om tävlingen går det bra att ringa Mats Paulsson (tävlingsledare) på tel. 08-27 86 98.

LYCKA TILL !

POÄNGBERÄKNING FÖR SM-87 I ÅRE

Bestämning av distans:

Vid målflygning projiceras den flugna distansen på färdlinjen med en cirkelbåge, genom landningsplatsen' med målet som medelpunkt.



Vid flygning på bana räknas nästa ej uppnådda brytpunkt som mål.

Vid öppen X-C mäts distansen längs en rät linje från start till landningsplats.

Flygpoäng:

$$Fp=750((4/3-n/N)d/D+n/N(T/t)^2)$$

N = antal startande i aktuellt heat.
n = antal startande som nått mål.
D = banans längd.
d = tävlandes flugna distans (max=D).
T = bästa tävlingstid i aktuellt heat.
t = tävlandes tid.

Vid öppen X-C och då ingen pilot når mål sätts n=0 och D=heatets längsta flygning.
Formeln reduceras då till:

$$Fp=1000\ d/D$$

Reduktionsfaktor:

De tävlandes flygpoäng multipliceras med en reduktionsfaktor R.

$$R = r/0.6N$$

r = Antal piloter som flugit längre än den minimidistans

Midsommarnatta Arjeplog

Mid night sun event.
Härmed inbjuds Du att deltaga i våra nattliga flygningar midsommarnatten 1987.
Detta har vi gjort i alla år, och antalet piloter har näranog fördubblats vid varje tillfälle.
Det är helt fantastiskt att flyga kl 12 på natten och se den blodröda solen lysa upp ditt segel. Publiken sviker aldrig, ett hundratal brukar sluta upp. Du skall ha häng II (krav på Galtispouda).
På dagen anordnar Arjeplogs Hfk lättsamma tävlingar. För mer information, kontakta Karl Axel 0961-10850, Pelle 10860, Gunnar 10670 eller Ernst 51040.

Arjeplogs hängflygklubb.

ÅLLEBERG

Här kommer lite reklam för Ålleberg.

Ikaros Hängglidarklubb har haft årsmöte och det kunde sägas att Ålleberg varit väl utnyttjat av hängflygare det gångna året.

	1985	1986
Starter	264	138
Flygtid	192	74 tim
Höjdvinst	1300 m	
Längsta flygsträcka	34,5 km	

Följande fick diplom: Robert Elmersson för längsta flygsträcka, Thomas Pettersson för flest starter, Benny Kjellgren för bästa höjdvinst, Peter Isaksson för höjdvinst 1020 m, Lars Eriksson för total flygtid 20,7 tim och Leif Johansson för total xc 21,5 km.

Ålleberg är ett gammalt fint hang- och termik-

som tävlingsledaren bestämt för aktuellt heat.
Lämplig minimidistans är 1.5-2 ggr. den sträcka som bedöms vara möjlig att ta sig utan hjälp av uppvindar.
N = Antal startande i aktuellt heat.

Om r/N är mindre än 0.2 sätts R=0.
Om r/N är större än 0.6 sätts R=1.

Poängsystemets egenskaper:

Varje heats vinnare får reduktionfaktorn (R) ggr. 1000 p.
Formeln består av en distansdel och en tidsdel.
Om ingen pilot når mål sätts n=0 och D=heatets längsta flygning (jfr. "öppen X-C").
Om endast ett fåtal piloter når mål blir distansdelen dominerande och tidsdelen ger endast ett litet tillskott för de piloter som når mål.
Ju större andel piloter som når mål desto större betydelse får tidsdelen som till slut blir helt dominerande.

Räkneexempel:

$Fp=750((4/3-n/N)d/D+n/N(T/t)^2)$

43 startande piloter - N = 43 st
12 piloter når mål - n = 12 st
Banans längd 65 km - D = 65 km
Vinnarens tid 2:40 h - T = 160 min

Piloten i exemplet har: Nått mål - d=D=65 km
På tiden 3:15 h - t=195 min

$Fp=750((4/3-12/43)65/65+12/43(160/195)^2)=931.61$ p

21 piloter har flugit längre än minimidistansen - r=21.

R=r/0.6N=21/0.6*43=0.814

Pilotens dagspoäng - R*Fp=0.814*931.61=758 p
Vinnarens dagspoäng - R*Fp=0.814*1000.0=814 p

Övrigt:

Varje pilot har möjlighet att göra två flygningar per heat, varav den bästa räknas.
För att heatet skall vara giltigt krävs att startfönstret varit öppet minst 2 min. per tävlingsdeltagare och att minst 20% av de som startat flyger längre än minimidistansen.

Individuell vinnare blir den pilot som efter tävlingen har flest poäng sammanlagt.
Vinnade lag blir det lag vars tre bästa piloter har flest poäng tillsammans.
Samtliga deltagare från en och samma klubb bildar ett lag.

För att tävlingen skall anses genomförd krävs minst fyra godkända heat. Som nödlösning kan högst två av dessa heat genomföras som tidsflygning.
Vid tidsflygning ges 5 p per minut, dock högst 300 p.

ställe som redan 1942 användes av segelflyget, som då hade samma uppsving som hängflyget har nu. Fallhöjden (på tal om det så har inga olyckor rapporterats) är ca 100 m. Två stadiga ramper finns, en på väst- och en på östhanget. Asfalterad väg finns nästan ända fram till start. Termik förekommer från april till långt in i september och dessemellan hangvindar. Dessutom finns för de hungriga en restaurang med utsikt över Västgötaslätten och en stugby, där man kan övernatta för en blygsam penning.

Det kostar inget att flyga. Vi inbjuder alla som vill att fylla luften över Ålleberg. Dock kan man gärna bli stödmedlem i Ikaros. För detta ändamål finns blanketter i journallådan.

Här måste alla fylla i sina flygningar så att vi kan vinna ännu mera respekt hos dem som makten har för vår fria sport. Det finns många ställen att landa på, men bäst är vårt landningsfält med vindstrut. Lantbrukarna runt omkring är lite allergiska mot våra vingar i grödan. Men fältet är stort och bjuder inte på några svårigheter.

Kontakta Leiler Karlsson för information om väder mm 0515-129 27.

Hälsningar
Lars Nordqvist

ÅRETS FLYGSPORTARE

För första gången utsågs en hängflygare till ÅRETS FLYGSPORTARE.

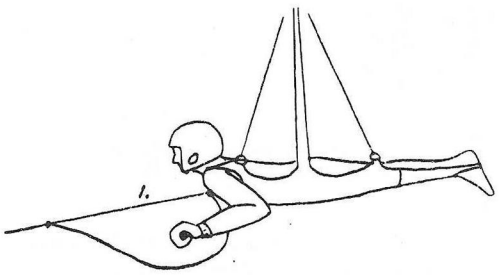
På förslag från Hängflygsektionen utsågs Per Fornander till Årets **Flygsportare** vid FSF årsmöte 4 april. Vårt motiv var att han blev nummer 1 på vår ranninglista för 1986 och dessutom presterade flera rekord i segelflygning. Detta var något som inte segelflygarna kunde ha något att invända mot.

Priset är utställt av Linjeflyg och består förutom av äran och ett diplom av 5000 kr.

Pers prestationer liksom ett foto hittar Du i årets verksamhetsberättelse som finns i detta nummer.

Vi säger GRATTIS! till Per och hoppas att 1987 blir lika fint och framgångsrikt

Rolf Björkman



Vinschen i Stockholm

I förra numret av Hypoxia kunde vi presentera en ny vinsch i Sverige. Peter Wicander meddelar att den nu provats och fungerar väl. Det tycks fungera bra även med lägre dragkrafter.

Du som har minst Häng I och bogserbehörighet är välkommen att flyga. Om Du vill kontakta Peter hittar Du hans annons i detta nummer. Peter hälsar också att Du kan åka direkt till platsen för vinschen. Den finns på Södertörn söder om Stockholm. Så här lyder vägbeskrivningen.

Ca 5 mil söder om Stockholm mot Nynäshamn vid Muskökorsningen svänger Du höger mot Södertälje. Efter ca en mil i en T-korsning svänger Du höger mot Sorunda. Efter passage av kyrkan är det dags för ny högersväng mot ett fält där Du ser vinschen. Det är trångt att parkera. Blockera inte infartsvägen!

Problemet än så länge är tillgången på fri luft. Undersidan på terminalområdet där vinschen nu står är 1000 ft (300 m). När termiken kommer gäller det att lägga band på sig.

Red

NÖDROP

Hej!

I en artikel i Hypoxia, okt 86 signerad Folke Wikberg, talas det om val av vinge för den nyutbildade hängflygaren. Nåväl, vi är ett mindre gäng sådana som prenumererar på diverse fackmagasin , bl a Drachenflieger och Wings. Där har vi fått tillgång till ett antal tillverkares och leverantörers adresser över hela Europa och tillskrivit ca 135 st. Vi har erhållit svar från 30 tillverkare och ca 60 försäljare och i samband därmed fått massor av prospekt och färgglada broschyrer. dock står ingenstans nämnt om det gäller mellanstadievingar eller "high class dito".

I den mycket läsvärda och utförliga artikeln i Hypoxia med ovan nämnda författare förekom icke ett enda mamn på en mellanstadievinge. Vi som är nya i branschen skulle säkert vara intresserade av att få lite "kött på benen", vad gäller märken och m^2-yta som kan vara lämplig i förhållande till vikten.

Vi i "The Chosen Few" väger mellan 90 och 95 kg. Vi vill köpa varsin mellanstadievinge, gärna begagnad, men vill ha objektiva svar om vad som är bäst och icke de råd som eventuella försäljare och importörer "strör" omkring sig.

Vi som bor i denna landsända har heller inte någon att tillfråga som är både kunnig och objektiv. Vi är de första blekingar som utbildats och det var nu i somras. Ser fram mot ett utförligt svar.

Bo Langton
Box 87
372 00 Ronneby

Svar till "The Chosen Few"

Om det nu är någon tröst kan jag ju säga att Ni inte är ensamma. Många är i samma problematiska situation. Råden varierar också starkt. Klara försäljarintressen lyser ofta igenom.

Läs först den utmärkta sammanställning över bedömning av vingar med hänsyn till lämpligheten för nybörjare som finns i detta nummer. Där finns troligen svaren på de flesta frågorna Ni ställt.

Beträffande vikt kan bara sägas att varje hängglidare har ett *lämpligt viktområde* som fabrikanten anger. Säljaren borde alltså kunna ge exakt svar på den frågan. Ett fixt kvadratmetermått kan inte anges eftersom vingens konstruktion avgör hur stor vingbelstningen lämpligen skall vara.

Har Ni någon vinge på gång är det dock lämpligt att ringa till någon Ni tror Er lita på. Det är alltid lättare att få svar när man har något konkret att presentera.

Lycka till Ni och alla andra som försöker hitta något lämpligt.

Rolf Björkman

LANZAROTE

Lanzarote tycks enligt alla besökare där vara något i särklass för hängflygare, särskilt nybörjare som vill ha en snabb utvecklig. Besök kan rekommenderas, särskilt som det långa perioder finns erfaret folk där. Ofta hittar man även instruktörer från Sverige. Man brukar annonsera i Hypoxia så håll utkik.

Du som skriver, gör det inte alltför långt och gör det i informationssyfte inte reklamsyfte.

Rolf Björkman

Ronald från Lanzarote

Lanzarote januari 87.

Folke Wikberg hade annonserat i Hypoxia om fortsättningskurser i hängflyg på Lanzarote. Varför inte tänkte jag. Det går ju så sakta att få erfarenhet här hemma så jag tar chansen att få en rejäl skjuts framåt.

Morgonen den 5/1 på Arlanda så sammanströmlade ett antal(ca15) bleka och frusna piloter som alla hade samma mål: sommar och flygning på Lanzarote.

När alla vingarna och packningarna var incheckade och vi hade gått ombord så var det spännande att se om Sven Linden skulle hinna fram i tid. Han hade nämligen glömt selen hemma så han fick åka tillbaka till Stockholm och hämta den. 1 minut för avgång kom han in i planet och sa: ingen fara grabbar det är kirrat.

Av alla häng 1-or, 2-or, 3-or samt häng me-or så var vi 4 st. som skulle gå kurs under Folkes beskydd.

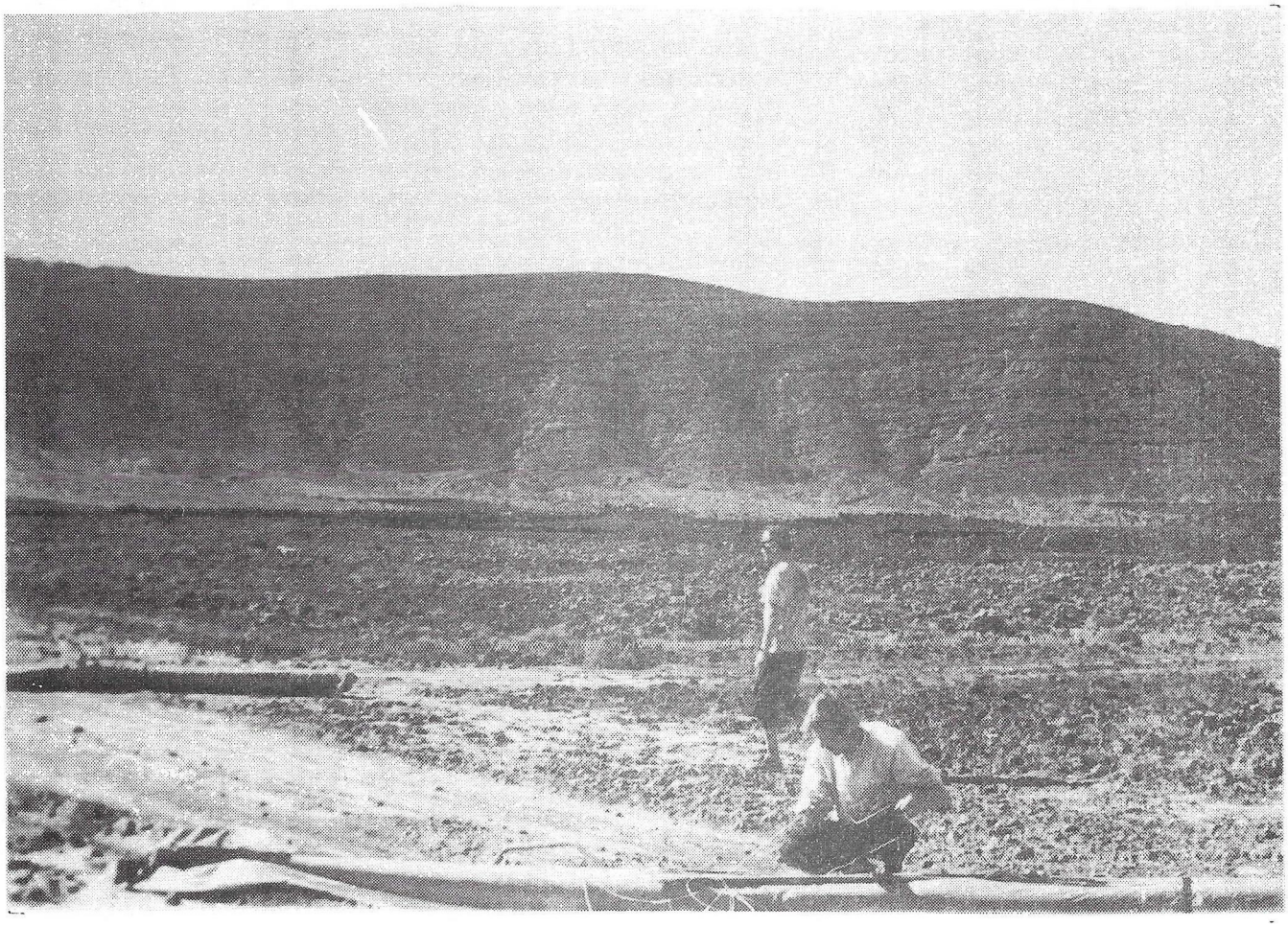
Väl framme på Lanzarotes flygplats så möttes vi av lagom sommarvärme. Vad skönt att slippa vintern för ett tag.

Första dagen så åkte vi runt ön och letade efter någon vulkantopp som skulle passa. Till slut bestämde vi oss för ett berg som låg 6 km. NV om Puerto del Carmen där vi bodde.

Vad det var skönt att flyga hang och vara sommarklädd. Det är man inte bortskämd med. Efter två topplandningar sa Folke: Om du vill prova något trevligt, så prova min nya ACE. Den var faktiskt något vassare än min Magic 3.

Dagen efter var det fortfarande sydlig vind men väldigt svagt så det blev mest att prata med andra flygare samt att köra bil och hämta de andra kursarna som gjorde nedflygningar. Folke sa: Jag har en puls på 120 när jag släpper iväg killar som knappt kan sväga men du skall få se vad fort de lär sig härnere.

Efterson jag hade riggat så gjorde jag till sist en stilla nedflyg-



Ihoppackning vid El Chouchillokratern

ning på kvällskröken.
Nästa dag hade vinden vänt mot norr. Nu blev det att flytta till den långa bergkammen som är 2 mil lång. Tyvärr var det för lite vind för att jag skulle hänga kvar men det blev 3 flyg ändå. Några killar kunde hänga kvar i blåsorna en stund men de flesta ramlade ner efter en stund.
Det övriga kursgänget, dvs. Erik Torbjörn och Rickard kämpade tappert på de också. För varje flyg såg man att de fick bättre ordning på grejorna. Enda malören hitills var något böjt bygelben och någon liten plåsterlapp på skrapade knän. Mina egna flygningar hade gått bra förutom ett magplask i sanden.
4-e dagen. Nordlig vind 5 m/s. 3 flyg på hanget med topplandning. Det blev inte mer än drygt 1 tim att logga för det var många i luften samtidigt och det är man inte van vid. Jag tycker det är lite obehagligt med många vingar runt omkring så därför var jag uppe bara när det var låg krockrisk.
Nästa dag går färden till samma ställe för vinden är nord och 8-10 m/s.
Rigga och iväg. Jättekul för det lyfter nästan överallt. Jag försöker komma ihåg vad vi snackat om vindens och solens arbete på terrängen. Det känns bra när man kan räkna ut var lyften finns och hur de uppstår.
Kursen är nordostlig och efter ett tag så når jag fram till där berget stupar rakt ned i havet.
Vilken utsikt!
Vid bergskammen så kondenseras fukten till tunna slöjor och jag är för första gången så högt att jag ser det ovanifrån. 1000 m.ö.h.
Till höger ser jag över hela norra delen av ön med utspridda vita hus i dalarna och mäktiga vulkantoppar ovanför bebyggelsen.
Rakt nedanför så syns det blågröna havets vågor brytas till skummande bränningar mot klipporna.
Det är mer än vykortsvackert
Under ivrigt påhejande av variometerkvittret så fortsätter jag mot nordost till dess att bara havet skiljer mellan ön och Afrikas kust.
På tillbakavägen strax efter vändpunkten, så går jag in mot restaurangen som är insprängd i klippväggen och gör ett par varv ovanför allt folk som tittar på hängflygarna högt där uppe.
Sven sa att man måste göra det om flygningen skall räknas.
Resten av flygningen är som en dröm. Jag måste nypa mig i armen för att kolla om det är sant.
Efter landningen kan jag konstatera att hängflygarna är ett lyckligt folk. Alla piloter som under dagen hade gjort denna långflygning har ett leende som bara kan beskrivas så här: Om inte öronen var i vägen, skulle munnen gå runt.
Med armarna ivrigt gestikulerande i luften och munlädret på högvarv så avslutade vi resans hitills bästa dag på restaurangen 300 m från landningsplatsen.
Så gick tiden med fina flygdagar och bra sällskap och skulle jag skriva om alla upplevelser så skulle det bli en hel bok.
Här är några minnen till:
Sven Linden kan beskriva flygningen och naturen så att Bertil Perrolf blir en blek figur vid jämförelse.
Den festilga hunden som kom från ingenstans och hälsade på varje pilot som landade.
När jag landade med ett jättevrål mitt i en getflock till allas stora förtjusning. (skall försöka få jet-behörighet till sommaren)
Bengts topplandning som avslutades med observation på sjukan i Arrecife. Han är nog i luften igen så fort han reparerat vingen.

Till sist:
Alla ni nybörjare eller som jag genomrostig 3-a, som skall till något stort och bra flygställe. Gå fortsättningskurs så får ni ut mycket mer av flygningen. Man lär sig mycket av att få korrekta svar och förklaringar på alla situationer som kan uppstå. Då ökar ens egen flygsäkerhet och man far ut och provar det nya man just lärt sig.
Jag avundas Erik, Torbjörn och Rickard för de lärde sig mer på 14 dar än var jag lärt mig på 2 år av 100-tals mil bilkörning och en trave av knäckta rör.
Deras utveckling kan beskrivas så här:
Från tufsiga vingliga gröngölingar till högtflygande örnar.
Hade vi bara varit lite flitigare så hade vi nog kunnat flyga ihop lite mer är de 60 loggtimmar som vi tillsammans lyckades gneta ihop.
Tack hela gänget för en trevlig semester.

Ronald Hedman.

och Rickard från Lanzarote

Lanzarote 1987 - ett flygeldorado!!!

Det har blivit tradition att resa till Lanzarote för att hängflyga. 30-talet flygare från Skåne i söder till Arjeplog i norr samlades den 4-18 januari på denna karga lilla ö i Atlanten strax väster om Sahara i norra Afrika. Min första Lanzaroteresa blev en mycket minnesrik och flygrik upplevelse i en skön kamratlig anda.

Vi fick pröva på alla vindriktningar och därmed alla fina hangställen. Lanzarote är verkligen flygentusiasternas Mekka. Vinden varierade från 3-12m/s. Någon dag helt vindstilla, vilket gav utrymme för bad och upptäcktsresor.

Den absolut största behållningen för min egen del var utvecklingen från "soptippsflygare" i Stockholm med 20-23 sekunders flyg till att ödmjukt få genomföra ett "riktigt" flyg på2½ timme på nordvästhanget. Start klockan 12.35 vid Famara och sedan 21 km till nordspetsen och tillbaka igen. Vi startar 400 möh tar höjd till 600 möh, flyger norrut över byn Famara och vidare längs den dramatiska bergsryggen som bildar kanten till Lanzarotes högplatå. Med solen i ryggen från söder flyger vi vidare. Med det azurblå havet på vänster hand och den svarta bergsryggen på höger hand, vinner vi

höjd. Variometern tickar tryggt för stig. Jag glider tyst över de draktandsliknande bergstopparna med ca 200 meter till godo. På min högra sida ser jag "Palmernas dal", de otaliga små vita husen, 100-talet palmer och ett effektfullt vidsträckt landskap i gult, rött och svart. Det är sagolikt. På andra sidan ön tar havet vid. "Om jag ändå kunde föreviga detta minne"! Under mig stannar bilar, de backar och letar efter parkeringsplats. Folk rusar ut ur bilarna och fotograferar - "Galna människor i flygande maskiner"

Jag har sällskap med Björn Colliander. Vi vinkar och gestikulerar och tack vare våra helt utmärkta Yaesu kommunikationsradioapparater kan vi prata med varandra.

Vi är vilda av upphetsning och lovar i ett obetänkt ögonblick att bjuda hela flyggänget på Champagne för att fira denna fantastiska upplevelse. Radiokanalen var förstås avlyssnad. Det förstod vi , av alla "Ja tack" när vi kom hem.
Det var ingen tvekan: Detta var en upplevelse i hästväg för en soptippsflygare, och än bättre skulle det bli. Längst ut på nordvästhanget finns en restaurang "Mirador del Rio" insprängd i berget. I restaurangen finns två fönster ca 14 meter långa med utsikt över bergsväggen, havet och en ö på andra sidan sundet. En balkong gör det möjligt för de modigaste turisterna att försiktigt titta över det 600m svindlande stupet.
Strax före Mirador del Rio sänker jag farten och sjunker ner i jämnhöjd med fönsterrutorna i restaurangen . Tyst glider jag förbi.
Det blir smått panik bland restaurangbesökarna. Alla skall fram till fönstret och balkongräcket-"Titta en människa kommer fritt hängande i luften ovanför denna avgrund - egentligen en omöjlighet, men jag ser det med egna ögon". Björn och jag genomför denna mycket minnesrika flygning sida vid sida. Som den mer erfarne flygaren gjorde Björn några läckra wing overs framför restaurangen varefter 20-talet personer försvann från rutan - avsvimmade.
Vi visste, att vi med våra Moys Mars hade dryga tre kvart hem. Det är dags att bege sig söderut. Vi vinkar till turisterna - de som överlevt. Till svar skjuter de iväg ett batteri av fotoskott med sina japanska självmatande minikameror. Det smattrar som kulsprutepistoler i bergsväggarna.
Berusade av flygningen anländer vi hemmahanget Famara två timmar efter start. Björn går ner som "Winddummy" och jag ser tacksamt hans halva medvindslandning. Jag bestämmer mig också för att landa, men i rätt riktning. Jag flyger av hanget. 100 meter längre ner kommer jag snabbt både in och ut ur en termikblåsa med 1-2 m/s stig. Lagom för en nybörjare tycker jag. Trött och över lycklig ser jag min chans att få lite "grädde på moset" - att pröva en termikblåsa.

Efter några tveksamma svängar lyckas jag fånga blåsan och går med den i vänster spiral upp och vinner 300 m i höjd. En bra bit bakom startplatsen på hanget går jag ur blåsan. Snurrig i huvudet, trött i armar, ben och kropp gör även jag en ganska dålig landning.

Det bör sägas, att så gott som alla svenskar fick glädjen att flyga nordvästhanget och skrämma slag på turister. Och jag är övertygad om att alla upplevde en fantastisk flygning. Det var med saknad vi lämnade denna vänliga och säregna ö. När får vi uppleva samma fina flygning nästa gång???

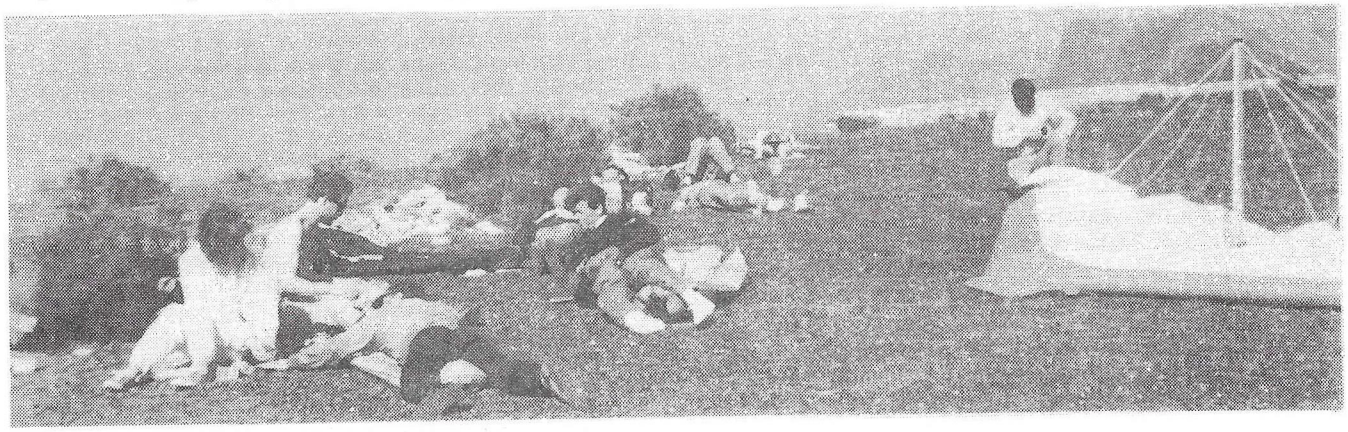
Som "soptippsflygare" upptäckte jag två viktiga saker:

- En flygning kan vara längre än 23 sekunder.
- Ett finare kamratskap än det som finns mellan hängflygare (inkl. bihang) får man leta efter.

I skrivandets stund - fortfarande brunbränd och med Lanzarotesand i skorna drömmer jag mig bort till fjärran hang.

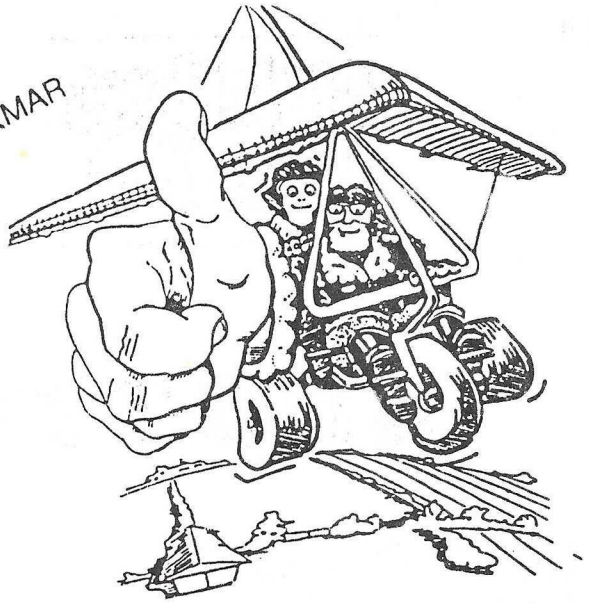
1987-01-21

Rickard Jantoft
En häng 1å



ULTRA-A hörnan

ROBERT KROCKMAR



Hallo pilots,
Jag hade vissa förhoppningar om att kunna presentera minst en godkänd UL-klass A, men tyvärr. Jag har haft kontakt med luftis och dom ursäktar sig och ber oss ha tålamod. Problemet är att vi måste dela resurser med alla andra ärenden och prioriteringen är ju inte svår att räkna ut. Vi kommer sist. Enligt Ljungberg på luftis finns dock vissa möjligheter till delegering i framtiden. Dock ej för utfärdande av typintyg. Det är alltså det första exemplaret av en viss typ som blir drabbat.
Ett verkar i alla fall klart. Luftis kommer att acceptera den Tyska bullermätningen trots att den inte överensstämmer med ICAO-normen. Och skam vore väl annars, Tyskarna har haft 60 dB(A) numera 55 dB(A) på 150 m GND vilket är ett avsevärt mycket strängare krav än ICAO vilken säger 68 dB(A) 300 m GND.

Så lite tråkigheter. En dödsolycka har hänt i Norge.
Terje i Trondheimsklubben havererade med sitt trikeekipage i slutet på Februari.
Detta belyser än en gång det faktum att detta med trikeing är inte lätt. Terje var en mycket skicklig pilot och instruktör som alltid satte säkerheten i främsta rummet, och ändå skedde olyckan. Man frågar sig varför. Svaret finns inte ännu men vissa rykten går. Vingen var av typ Sierra, en vinge som har varit inblandad i en hel del tråkigheter tidigare. Terje var en av de få piloter som flög vingen bra och visste var gränserna gick. Någonting tycks i alla fall ha gått snett när han flög den med trike. Rykten säger att han haft problem med propellerfrigång till vajrarna och att han därför modifierat vajerlängder och infästningar. Problemet tycks ha varit abnorm instabilitet vilket ledde till att vingen till slut sideslippade rakt ner i backen från 100 meters höjd. Kan han möjligen ha förändrat bygelvinkeln bakåt och därmed fått negativ V-form? När det gäller detta balanserar man alltid farligt nära instabilitet, och endast en liten förändring kan vara ödesdiger. En annan möjlighet är givetvis felaktigt tyngdpunktsläge men detta förefaller mindre troligt.

Vad kan man dra för slutsatser av detta?
Jo givetvis, ge f-n i att experimentera. Det är ditt liv du har som insats.
Låt andra utföra proven och satsa på hela ekipage som provats tillsammans och fått godkännande. Dessa maskiner är alltid körda i testrigg i alla möjliga och omöjliga flyglägen. Finner man inga farliga tendenser då är risken liten att du skall hamna i problem.
Man hör ofta folk säga. Äh, den här apparaten har flugit i flera hundra timmar utan problem, varför kan inte den godkännas? Svaret är enkelt. Den har uteslutande flugits i bra förhållanden oftast kvällstid och tidiga förmiddagar utan termisk aktivitet. Detta säger ju inget om hur maskinen fungerar under svåra förhållanden i flyglägen som piloten inte önskar sig och det är just då det gäller.
Nog med förmaningstal, vi ska definitivt se till att det här fungerar med varandras hjälp.
Hör av dig till Ultra A hörnan med problem, synpunkter och annat som kan vara av intresse för oss alla.

Happy landings,
Robert

SCOTTEN

1986 var ett på många sätt bra år för Scotten. Medlemsantalet blev större än någonsin. Som alla tidigare år gick klubben med vinst och kapitalet växer så sakta. Vi bäddar för *verksamhet*.

Även om vi är långt ifrån nöjda så *gjorde* vi mer än tidigare. Framför allt kan man säga att vi fick ett trendbrott till stånd.

Vårt årsmöte i februari var ovanligt välbesökt med närmare 40-talet medlemmar. Mycket diskuterades. Framförallt gäller det för oss att hjälpas åt att stötta alla nyutbildade och oerfarna piloter. Den backguide som vi förvarnade om i förra numret av Hypoxia har börjat ta form. Det blir ett fint tillskott till den allmänna informationen till alla hängflygare.

Flera medlemmar har skaffat sig en omfattande erfarenhet på kort tid genom idogt backflygande, bogserande och Lanzarotebesök.

Scotten kommer att anordna DM för mellersta tävlingsregionen. Mer om detta kommer i nästa Hypoxia. Slutet av augusti eller början av september blir tiden och metoden blir bogsering.

Rolf Björkman

Årsmötesträff Arvidsjaur

Det är nästan så att man vill säga **skit alltså!** I varje fall om man pratar om flygverksamheten som försiggick på Arvidsjaursjön den 21-22 februari i år. Det är nämligen så att varje år träffas klubbarna i Arjeplog, Arvidajaur och Umeå på gemensam ort för att bogsera, utbyta erfarenheter och avhålla årsmöten. Det brukar vara väldigt gemytligt och flygningarna många och trevliga. Här träffas också alla från expert till novis, och man får många nya vänner.

Emellertid så har medicinmannen i Arjeplog valt att bojkotta allt vad bogsering heter och därför fanns han inte där och kunde därför inte dansa för vädergudarna. För övrigt har han en mycket verksam jojk för vindriktningar.

Nåja, i alla fall flögs det på lördagen, men luften var mycket orolig så några stordåd begicks inte. Söndagen skulle kompensera detta var det tänkt, men då man slog upp sina ljusblå kunde man skåda en sån där total snöstorm som bara finns i Arvidsjaur. **Skit också!**

Det blev långkalsongvollyboll på camp Gielas med Jens *det är bar å flyg* Bergstén i stället. Och så fiket med Kenneth *nu far vi å fika* Andersson förstås. Må vi få en bättre träff nästa år!?

Gunnar Remer
Arjeplogs Hfk

GWAIHIR
HANGGLIDINGKLUBB

Arsenalsgatan 12, 411 20 Göteborg

Här kommer några rader från den stora , ca 100 medlemmar, västkustklubben Gwaihir. Den mörka årstiden har passerats och vi går mot ljusare tider. Årets rekordkalla vinter har väl satt sina spår på aktiviteten hos medlemmarna i gemen även om det finns somliga som ständigt ligger i startgroparna - kanske framförallt klubbens ordförande Peter Mattson.

Våra möten från i våras ebbade ut framemot sommaren och under höst och vinter lägrade sig lugnet över vår klubblokal bortsett från de som

hämtade/lämnade vingar, mekade eller bläddrade i flygtidningar.

I slutet av februari hölls årsmöte och drygt 30 medlemmar deltog. Två huvudfrågor ventilerades; ekonomin (det är dyrt att ha en klubblokal) och aktiviteter med tonvikt på fortsättning för nyblivna piloter.

En av årsmötet beslutad höjning av medlemsavgiften, lottförsäljning, ansökan om bidrag mm kommer att klara klubbens ekonomi.

Vad gäller aktiviteter beslutades om träffar i klubblokalen den 1:a fredagen varje månad.

Nyblivna medlemmar får idag ett "startpaket" från klubben med info om närbelägna flygställen och - viktigast - telefonnummer till erfarna piloter som gärna informerar och ger tips om hur den fortsatta flygningen skall göras säker.

Det är ett stort steg från utbildningen där vinge finns tillgänglig och instruktör som leder Dig rätt tills att Du får Häng I. Då skall Du själv skaffa vinge och ta kontakt med andra för att det skall bli någon flygning - det är många som aldrig tar detta steg. Hur fungerar det i andra klubbar?

PÅ årsmötet diskuterades bl a organiserad fadderverksamhet. Kanske är det ett sätt att lotsa nyblivna piloter vidare? En annan viktig tanke som framfördes var behovet av längre grundutbildning. Idag kan man ge sig ut på egen hand med jämbördiga kompisar direkt efter HängI-utbildning. Under sådana förhållanden flyger man inte säkert.

Misstag gör man som nybliven pilot och det är många gånger tur/otur som avgör konsekvensen av misstagen. Flyger man tillsammans med dem som hållit på ett tag är chansen större att man blir uppmärksammad på sina svaga punkter innan det händer något. En annan "farlig period" efter det rena nybörjarstadiet, är när man flugit en del och tycker att man börjar kunna det här med flygning. Man minskar på marginaler såsom fart och höjd tills man passerar gränsen och något går galet... Jag har själv gjort detta misstag, men hade turen på min sida. När det händer är det nog viktigt att stanna till och fundera lite istället för att rycka på axlarna och konstatera att "där var det kritiskt - men det klarade jag ju galant".

Åter till Gwaihir. Höstfesten blev aldrig av - istället blir det en vårfest (den som spar han har) som går av stapeln den 16 maj. Välkomna allihop! Kontakta Marie Nordström för närmare information (tel 031-22 88 08).

Ett gäng har när detta läses varit i Österrike. I övrigt drar aktiviteten igång på bred front i Västsverige, Danmark och Skåne nu när vi går mot varmare tider.

En ny klubb har bildats i vårt grannskap och vi önskar klubben Lyftet lycka till!! Framförallt Flemming och Gunnar Göransson tackas för sina aktiva insatser för flygningen inom regionen och Gwaihir.

Lars Josefsson

F 16 Uppsala tillfälligt stängt

Viktigt meddelande till alla Er som brukar hålla till på flottiljflygplatsen i Uppsala och bogsera.

Flygplatsen är helt stängd för alla former av flygning (t o m modellflyg) juni-augusti. Under denna period sker omfattande arbeten på bansystemet. Tillstånden är upphävda under denna period så det är ingen idé att ens försöka komma dit om man skulle tro att arbeten inte pågår.

Rolf Björkman

Italien

Häng med på träningsvecka till Italiens finaste flygterräng!

Peter Wicander och Gunnar o Flemming Göransson arrangerar kurs i termikflygning, flygteknink mm. Tiden blir September - November och kraven minst Häng I.

Telefonnummer till kursarrangörerna hittar Du i deras, Drakcenters och Wicanders, annonser i slutet av detta nummer.

Red

Hänggängets flygställen

Vi i Sundsvall tycker det är en bra idé om alla klubbar gör en kort beskrivning över sina flygställen och sänder till Hypoxia. Det finns troligen många nya ställen som dykt upp de senaste åren t ex bogserställen.

Här flyger vi!

1. Getberget

Fallhöjd: 230 m
Vind: 160°-200°, max 10 m/s
Start: Svår stupstart vid hård vind, ramp
Landning: Stort fält i glidvinkel 1:3 från start, mycket lätt
Läge: 70 km V Sundsvall efterE75
Krav: Häng III
Anm: Vårt bästa och senaste flygställe, bra för distansflygning

2. Hammarstrand

Fallhöjd : 260 m
Vind: 075°-110°, max 12 m/s
Start: Medelsvår stupstart, ramp
Landning: Medelsvår, svagt lutande fält
Läge: Vid skidbacken i Hammarstrand 11 km NO Sundsvall
Krav: Häng III
Anm: Fint ställe för hangflygning

3. Nolby

Fallhöjd: 130 m
Vind: 200°-250°, max 10 m/s
Start: Lätt stupstart
Landning: Mycket svår. Litet, lutande fält, ofta mycket turbulent
Läge: 10 km S Sundsvall
Krav: Häng III
Anm: Ligger under TMA. Maxhöjd 300 m över mark. Du bör vara mycket duktig att landa

4. Storberget

Fallhöjd: 220 m
Vind: 250°-300°, max 10 m/s
Start: Lätt vid vind rakt på. Turbulent vid sidvind
Landning: Medelsvår, svagt lutande fält
Läge: 10 km V Hudiksvall
Krav: Häng III
Anm: Brukas mest av piloter från Ljusdalstrakten

5. Bogserställen

Vi har tillgång till en militär bas och förhandlar om tillstånd att bruka en till som verkar vara mycket bra för distansflygning. Då dessa har vissa krav ställda för flygning så är det bäst att kontakta någon klubbmedlem om Du vill vara med och bogsera.

Vi har några fler flygställen men de här uppräknade är de mest frekventerade. Om Du har vägarna förbi och är flygsugen så ring!

Urban Lind 060-556151 (ansvar flygställen)
Sune Bodin 060-123853, arb 060-173260 (ordf)
Håkan Sundin 060-552287
Anders Andersson 060-157310 (sekr)

FSF årsmöte

FSF årsmöte avhölls 4 maj. Som vanligt var där ett försvarligt antal representanter från olika flygklubbar runt om i landet och som vanligt var hängflyget dåligt representerat. Eftersom mötet är mera av formell karaktär får man väl anse att våra klubbar trots allt visar gott omdöme som inte lägger ner pengar på detta möte.

Någon stridsfråga var inte uppe detta år. Den stora frågan, nämligen sammanslagningen av KSAK och FSF, klubbades igenom utan en enda protest. Vad som blir följden av detta får vi väl se. Det var ju principbeslutet som fattades. Hur resultatet skall bli och vad det i praktiken betyder för oss får vi dels se och dels kan vi vara med och påverka. Själva sammanslagningen är tänkt att äga rum 1988.

Gamle flygentusiasten och sedan ett flertal år ordförande i FSF, Beril Florman, avgick efter eget önskemål och valdes enhälligt till FSF hedersordförande. Starkt gjort av Bertil att hålla ihop FSF trots att han passerade 80-årsstrecket för flera år sedan.

Vi från Hängflygsektionen tackar Bertil för insatserna för flygets utveckling i Sverige!

Ny ordförande i FSF är nu **Bengt Erik Fonsell.**

Lycka till Bengt Erik!

Den ende hängflygrepresentanten förutom jagsjälv var Per Fornander. Han var där för att "hämta priset" som årets **flygsportare.** Läs mer om detta på annan plats.

Rolf Björkman

ÄR BOGSERING FARLIGT?

I senaste numret av "Norsk Hanggliding" kan man läsa en artikel om att "bogsering är livsfarlige greier". Jag måste hålla med artikelförfattaren om att det kan vara livsfarligt, **om man inte genomför bogseringen på rätt sätt!**
Det gäller att inte frångå rutinerna, alltså att inte börja slarva och nonchalera det system man bogserar med. Använder ni bridle-lina; se till att den är fullt funktionsduglig efter originalkonstruktionen! Experimentera inte fram egna lösningar som ni inte har testat och vet att de fungerar till 100 %! Detsamma gäller givetvis releaser - gör ordentliga grejor som fungerar!
Det viktigaste vid bogsering är dock **bogserledaren**. Det är han som har ansvaret för att allt sköts på rätt sätt. Han skall kontrollera att de vingar man använder är lämpliga för bogsering. Det är han som skall kontrollera att utrustningen är i trim och till 100 % funktionsduglig. Han skall avgöra hur piloterna skall bogseras, beroende på deras erfarenhet. Kommer det en ny Häng I:a med bogserbehörighet, måste bogserledaren förvissa sig om vad Häng I:an kan. Det är en dödssynd att koppla en pilot och dra med full styrka, utan att med säkerhet veta att piloten klarar av det!
Bogserledaren är nyckelpersonen i bogsergänget och måste hela tiden ha full kontroll över verksamheten. Om inte, börjar incidenterna och olyckorna smyga sig in i bogseringen och vi får alla problem. Så om vi skärper oss och sköter bogseringen på ett rätt och riktigt sätt, kommer den att fortsätta att ge oss glädje.

Ha en trevlig bogsersommar!

Folke Wikberg

HYPOXIA-FÖRSENING

Tillhör Du dem som irriterar Dig över att Hypoxia kommer sent. Du bör veta följande:

* Hypoxia sätts ihop till ett visst ungefärligt datum. På omslaget ser Du vilken månad som den gjordes färdig.

* KSAK/FSF är vänliga att trycka och distribuera. Detta spar oss och klubbarna stora kostnader. Vi betalar i princip ett självkostnadspris för denna service. Vi kan då inte räkna med någon prioritet. FSF/H styrelse har fastställt denna princip.

* Sista manusdag kan tyckas ligga långt före utskicket av Hypoxia. Du bör vara medveten om att det tar mig ca 80 timmar att sammanställa ett nummer. Det betyder att jag ägnar varje ledig minut under ca tre veckor åt detta fyra gånger per år.

* Nr 22 hade december som "tillverkningsmånad" men kom ut först under slutet av februari. Detta är naturligtvis inte bra men låg denna gång utanför min möjlighet att påverka. Under Julhelgen var jag klar och lämnade den ifrån mig för att tryckning skulle kunna ske direkt efter helgledigheten. Som förklarades av FSF i ett bifogat brev gavs tryckaren semester en månad och följde sedan upp detta med nästan lika lång sjukdom. Han är alltså också oskyldig. För övrigt gör han ett bra jobb och hjälper oss verkligen.

Vi undersökte möjligheten till att alita ett tryckeri på stan. En kostnadsökning med 8000 kr för ett nummer är emellertid helt oacceptabelt. Till slut ställde sig vår vän "Jonas" själv vid tryckpressen. I annat fall hade väntetiden blivit ännu längre.

Vi hoppas att Du har överseende med denna typ av förseningar. Insinuanta kommentarer i ord och skrift kan jag leva med bara de flesta har förståelse.

Rolf Björkman

Köp gamla Hypoxia

Restexemplar av tidigare nummer av Hypoxia finns i varierande antal av nummer 6 t o m 22. Sänd på enklaste sätt sedel, check, frimärken eller sätt in på mitt privata postgirokonto 91 22 81-3 10 kr per önskat ex. Glöm inte adress!

Rolf Björkman, Backlöksv 103, 162 43 Vällingby

TILL-BUD

Ett otäckt tillbud har inträffat. Då piloten releasade i luften lossnade bara nedre infästningen. Han drogs hårt ner mot marken tills veklänken brast.

Vad hände? Jo, releassprinten på övre bridlen hade snott upp sig. När slangen sträcktes kröp snöret ur sprinten varvid sprinten blev kvar i releasen. Detta var mycket onödigt och kunde ha slutat olyckligt. Problemet avhjälps lätt med lite eltejp på sprinten så att snöret sitter fixerat.

Gunnar Remer

HEDE 28-31 MAJ

Club Fjällvingen Hede arrangerar en tävling 28-31 maj i Långå ca en mil norr Hede i Härjedalen. Det blir någon form av cross country. Stupstart gäller.

Kontakta Anders Backman gärna senast 10 maj om Hypoxia nått Dig i tid. Tel 0684-108 77.

Red

HÄNGFLYGARE SVÅRT SKADAD

SKELLEFTEÅ (VF)
Programmerare Roland Stenlund, 35 år, Bergnäs, Boliden, skadades allvarligt i lördags under hängflygning på Kågefjärden.

Han kom ur kurs och störtade mot backen från cirka tre meters höjd. Han vårdas på intensivavdelning vid Skellefteå lasarett för huvudskador.

– Hans skador är allvarliga, men inte livshotande. Några framtida men får han inte, säger läkare Lars Vikström.

Den ovanliga olyckan inträffade på lördagmorgon på Kågefjärden. Roland Stenlund och tre andra skulle under helgen ta licens i hängflygning.

● **Efter skoter**

Roland Stenlund bogserades efter en skoter när han plötsligt kom ur kurs och störtade i backen. Under normala omständigheter landar en hängflygare på skidor - men Roland Stenlund kom ner i liggande ställning. Han hann inte korrigera kursändringen.

– Han hade maximal otur, berättar skoterföraren Kenneth Andersson. Det är standard att man kommer ur kurs och det händer även vana flygare.

– Roland var cirka tre meter uppe i luften när han kom ur kurs. Vi hade en hastighet av 15-20-kilometer i timmen.

● **Förstår inte**

Kenneth Andersson upptäckte att Roland Stenlund kom ur kurs och tänkte lösa linan från skotern. Men i samma veva skar skotern ner i ett spår i snön och Kenneth Andersson kastades av skotern.

- Jag tror inte det hade hjälpt även om jag lyckats utlösa linan, menar Kenneth Andersson. Jag förstår inte att de kunde gå så illa. Snön var packad och det var skare. Hade snön varit lös...

● **I respirator**

Efter nedslaget var Roland Stenlund borta en stund. Men han kunde gå själv till ambulansen. På Skellefteå lasarett vårdas han i respirator på intensivavdelningen

- Han är vaken, säger läkaren Lars Vikström. Några framtida men får han inte av huvudskadorna.

Några fel eller brister var det inte på Roland Stenlunds utrustning. I diameter är vingen tio meter bred och i mitten är föraren fastspänd i en sele.

Nedan återger vi vissa delar ur en just inkommen haverirapport. Vi saxar direkt ur rapporten. Vad detta haveri visar är att det verkligen är nödvändigt att bedriva bogsering under kontrollerade former och att vara noggrann. Flera händelser i samband med bogsering under de senaste åren visar att oförutsedda händelser inträffar. Detta gäller särskilt grundskolning. Men även erfarna piloter gör misstag. Våra bestämmelser är verkligen befogade.

För övrigt kan jag konstatera att instruktören i detta fall lämnat en mycket bra och ärlig rapport. Den har sänts till alla berörda för att ge mesta möjliga spridning och ge oss övriga möjligheten att ta lärdom. Inget smusslande alltså, vilket måste högaktas.

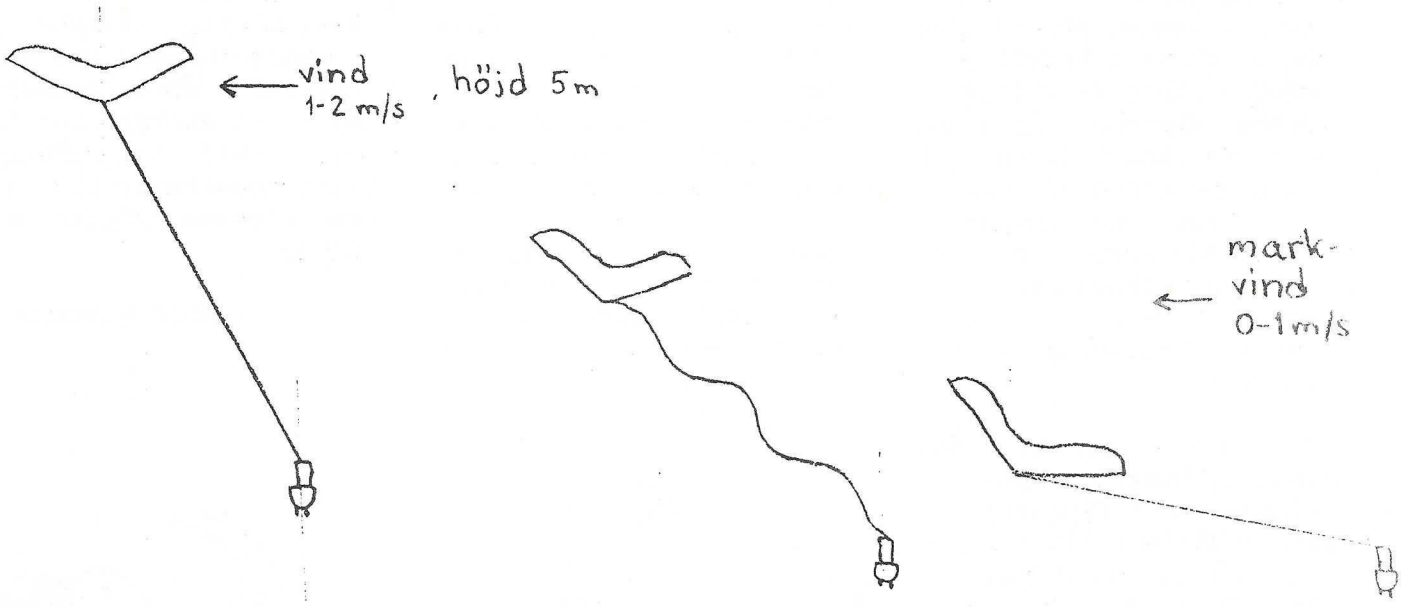
Rolf Björkman

.... Vid olyckstillfället bedrivs andra dagens skolning: steg 1 enl. bilaga "skolning genom bogsering". Roland har utfört en serie flygningar med god rollkompensation. Han har mindre praktiska kunskaper om pitchkontroll, men känner till vikten av att själv ge hänglidaren hög flyghastighet om dragkraften från linan minskar/försvinner. Roland har utfört ett mindre antal landningar efter slak lina.

Flygning: Olyckan inträffar under en övning där skotern kör i en vid cirkel runt kågefjärden. Övningen har utan problem genomförts av de tre övriga eleverna. Det är Rolands andra start för dagen. Instruktör och övriga elever befinner sig vid start.

Vid flygning/körning tillbaks mot start befinner sig eleven på ca fem m höjd. Den svaga vinden är från sidan, och är trolig orsak till att hänglidaren befinner sig i ca 30° vinkel snett bakom skotern. Bogserföraren anser att release ännu inte är nödvändig, då Roland flyger i skoterns färdriktning och förmår rollkompensera själv.

Då skotern går in i ett gammalt fruset skoterspår faller föraren av bogserfordonet. Draget i linan försvinner, och eleven ger hänglidaren en fartökning mot snön och något från skoterns f. d. färdriktning. Hänglidaren går inte ur dykningen utan slår i med nos och styrbygel. Draglinan sträcks strax innan eller i nedslagsögonblicket, men kraften i sträckningen är inte nog att bryta den veka länken.



Trolig orsak:

1. Eleven har störts i sin flygkoncentration av att se bogserföraren falla.
2. Vindgradienten var liten, men kan ha bidragit till att eleven inte hann få upp nosen.
3. Bogserlinans drag i slutskedet kan ha stört/hindrat eleven från att få upp nosen. Den veka länken var dock intakt.
4. Bogserföraren saknade möjlighet att ge gas och räta upp vingen.

Olyckan kunde förmodligen mildrats/elimineras:

1. Om instruktören suttit med på skotern och gett eleven muntlig information om framför allt pitchkontroll.
2. Om bogserföraren haft möjlighet att ge gas och etablera korrekt anfallsvinkel.
3. Om "död mans grepp" tillämpats på releasen vid bogserfordonet. Dock mindre troligt att det hjälpt i detta fall. Se punkt 1.

VIKTIGT om flygning i DANMARK

Danskarna har sedan ca ett år nya bestämmelser för hängflygning. Få svenskar tycks känna till detta. Sådan okunskap kan bli dyrbar och har redan väckt irritation på den danska sidan av "Sundet". Man är dock angelägen att påpeka att vi är mycket välkomna att flyga i Danmark, men det måste ske på danska villkor.

Följande bestämmelser är särskilt viktiga och måste följas av alla:

* Varje hängglidare måste vara ansvarsförsäkrad för 50 miljoner kr. OBS att vår ansvarsförsäkring kopplad till hängflyglicensen inte är giltig i detta avseende eftersom det är hängglidaren och inte personen som skall försäkras. Varje hängglidare försäkras för sig. Ju fler hängglidare Du medför desto dyrare. Denna försäkring kostar 240 kr/år.

* Du måste kontakta den danska hängflygorganisationen innan flygning för att erhålla tillstånd och få lokala bestämmelser beskrivna. Just nu känner jag till en kontakt och det är sekreteraren i den danska drakflygunionen som heter John Carlsen, tel 03-61 91 14.

* Skolning får vi svenskar inte bedriva i Danmark.

* Vissa platser är helt förbjudna för flygning p g a känslig natur. Bl a gäller det hela öar som hittills varit populära bland svenskar.

Varning! Det kan bli dyrbart att inte följa dessa bestämmelser. Polisen är nu medveten om dessa. Det kostar 5000 kr i böter första gången Du ertappas med att flyga utan tillstånd, utan försäkring eller utan giltig svensk hängflyglicens. Upprepade förseelser dras inför domstol.

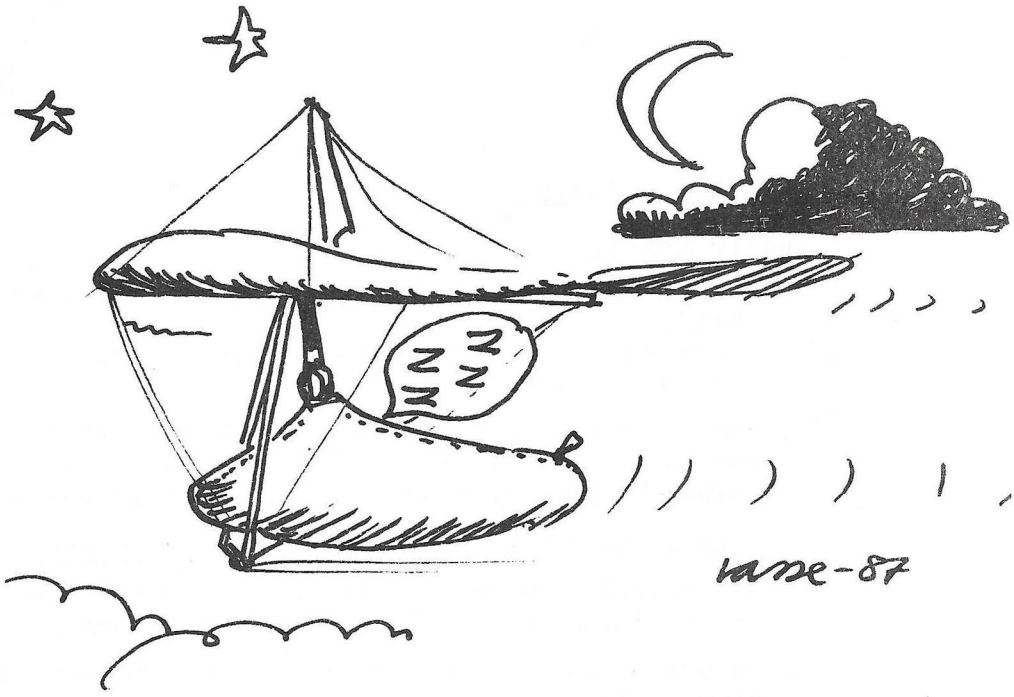
Från dansk sida är man emellertid angelägen att påpeka att vi är mycket **välkomna** att flyga och att man inte har något emot de flesta svenska piloter. Undantag finns tyvärr. Några har uppträtt mycket omdömeslöst och direkt orsakat åtföljande skador och förbud för flygning på vissa platser. Bl a har viss skolverksamhet från svensk sida bedrivits på ett mycket olämpligt sätt enligt dansk uppfattning.

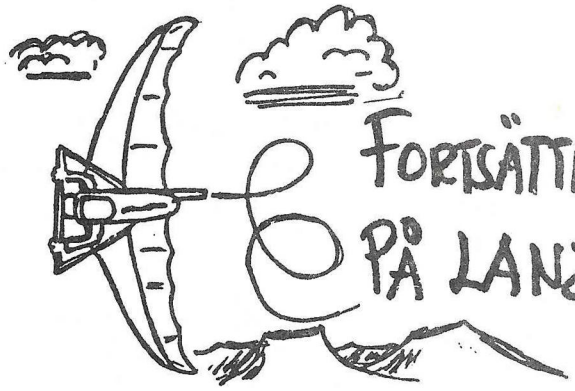
Brev med mera information är på väg från Danmark och utförligare redovisning kommer att ges i nästa nummer om något i den här redovisningen inte skulle vara tillfyllest.

Vi kan från svensk sida bara beklaga det obehag som våra medlemmar eventuellt orsakat. Vi måste också beklaga att våra danska vänner utsatts för restriktioner både i form av kärvare bestämmelser och lokala flygförbud.

Även om Du inte tänkt flyga i Danmark bör Du liksom vi alla dra lärdom av de danska problemen. De har uppkommit därför att piloter inte visat vederbörlig aktsamhet och normalt omdöme. Läs annan artikel i detta nummer om Hammars Backar. Låt inte detta bli en parallell till danska problem även om platsen ligger nära Danmark.

Rolf Björkman





FORTSÄTTNINGSKURSER PÅ LANZAROTE

Efter vinterns lyckade Lanzarote-kurs, kommer vi att köra kurser även nästa vinter.

Planerad tid	Kurs 1: 23 nov - 6 dec Kurs 2: 7 dec - 20 dec
Kursupplägget	blir som tidigare; en 14-dagars kurs med flygning från morgon till kväll. I kursen ingår, förutom undervisning, alla transporter på Lanzarote.
Pris	2.500,- kronor
Resa	ombesörjes av varje kursdeltagare själv. Ett bra tips är att boka resa redan i slutet av augusti, när vinterkatalogerna kommer ut och det är lättast att få tag i billiga resor.

Mer utförlig information om kurserna kan Du få, om Du ringer mig, eller läser Hypoxia nr 20.

Folke Wikberg
St Olavs väg 16
830 13 ÅRE
0647-51111

VÅRGÅRDA

16-17 MAJ

Meddelande om denna tävling har sänts till alla intressenter så vitt vi vet. Vi hoppas att denna kompletterande information når Dig i tid före tävlingen.

Red

Arrangör:	"Lyftet", Göteborg
Plats:	Vårgårda flygplats. Samling vid hangaren den 16 maj, kl 09.30.
Anmälan:	På stället.
Kostnad:	15 kr/start.
Tävlingsform:	Bana och/eller fri distans.
Krav:	Hang III + sportlicens.

Tävlingen ingår i rankingen.

Vid frågor, kontakta någon av nedanstående:

Alvar Svensson	0515-33637,
Peter Isaksson	0515-12585,
Jörgen Krammel	0303-71146

eller Drakcentret, Flygplatsen, 447 00 Vårgårda.

Rapport från FSF/H ÅRSMÖTE

Hängflygsektionens årsmöte 14 mars 1987 bjöd inte på några större sensationer. Knappa hälften av våra klubbar var representerade.

Valen blev enhälliga. Sören Morén hade avsagt sig vidare arbete i sektionen. Karl-Axel Dahlberh valdes som ny ordförande. Tidigare suppleanten Robert Krockmar invaldes som ordinarie ledamot och två nya namn godtogs som suppleanter. Styrelsen väljer sedan själv sin arbets- och ansvarsfördelning. Resultatet av allt detta kan Du finna på sidan två i Hypoxia.

Två motioner hade lämnats. båda avslogs, men förslagsställarna torde inte ha blivit alltför ledsna eftersom andra lösningar på problemen redovisades från styrelsens sida.

I en motion hade Umeå Hängflygklubb yrkat att bogserledare skulle vara den enda som egentligen behöver bogserbehörighet. Han skulle då också få fungera som instruktör. Styrelsen vill inte mjuka upp bogserreglerna eftersom de nuvarande är nödvändiga med hänsyn till säkerheten. Snarare behöver kraven på bogserledaren skärpas. Så har också principbeslutats. Instruktör skall i fortsättningen godkänna bogserledare. Den rutinen bör klubbarna snarast tillägna sig. Regeländringar följer och presenteras i nästa nummer av Hypoxia.

Bakgrunden till motionen var egentligen instruktörsbrist. Styrelsens förslag som sedan fastställts är att enstaka piloter som fyller alla krav på att vara instruktörer, i avvaktan på instruktörskurs skall få självständigt fungera som instruktörer. Följande krav skall dessutom då vara uppfyllda: Instruktör saknas i regionen, annan instruktör står som ansvarig och har också direkt utbildningsansvar av "hjälpinstruktören", endast inflygning på bogsering och ny hängglidartyp och hangflygning får utföras och slutligen skall förhållandet anmälas till FSF/H. Detta är en temporär lösning så här i instruktörsbristens tider. Klubben måste naturligtvis stå bakom ett sådant här arrangemang. Instruktörer får personliga informationer om detta av mig.

Den andra motionen handlade om en cross country-liga som skulle ge poäng till tävlingsligan. Det blev mycket diskuterande omkring poängsättningar. Detta är tydligen en både het och känslig potatis. Oddvar hade ett eget förslag som mycket liknade motionen. Denna köptes av de flesta och därför kunde motikonen avslås och styrelsen fick mandat att arbeta vidare enligt egna intentioner.

Verksmhetsinriktningen (5-årsplanen) redovisades och accepterades av mötet efter smärre justeringar. Denna presenteras på annan plats i detta nummer.

Rolf björkman

Säljes

Magic 1 för Häng II-III. Gunnar 0322-232 07.

Delta 16 lämpl för nyb. Flemming 0322-232 07.

Scot-Kites Trainer lämpl för nyb, 4000 kr. 0158-109 15.

Moyes GTR 162, 2 st. Urban Lind 060-55 61 51.

La Mouette X-Ray, 80-105 kg, extra bygelb, 4500 kr. La Mouette stirupsele, 500 kr. Peter Damléd 0515-177 06 el 162 92, Magnus Johansson 0515-111 81.

Magic IV-166, 12900 kr. Sky Systems kokong, 600 kr. Keller Integral, 2100 kr. Afro-instrument. Per Fornander 0620-112 23, MBS 462 30.

Azur 17 med reklamtext. Prisidé 6500 kr. Nils Nordell 036-11 48 89.

Atlas 16, 8500 kr. Sele + skärm, 3500 kr. Göran Pettersson 0515-140 84.

S4 med speedbar, 9000 kr. Rolf 08-739 39 70.

Köpes

Beg vingar och selar. Flemming el Gunnar 0322-232 07 el 218 88.

Beg vingar och selar. Rolf 08-739 39 70.

Diverse

Flyg hos oss - bo hos mig billigt. Självhushåll. Samegården i Arjeplog, Gunnar Remer, 0961-106 70

Adressändring? Vid varje utskick av Hypoxia kan vi konstatera att ett antal återkommer därför att adressaten är okänd. Det är särskilt tråkigt om det rör sig om medlemmar som har hängflyglicens och är aktiva. Om Du har flyttat eller tänker göra det, meddela klubben! OBS endast klubben! Adressändringar som sänds till mig eller FSF skapar bara oreda och extra arbete.

Rolf Björkman

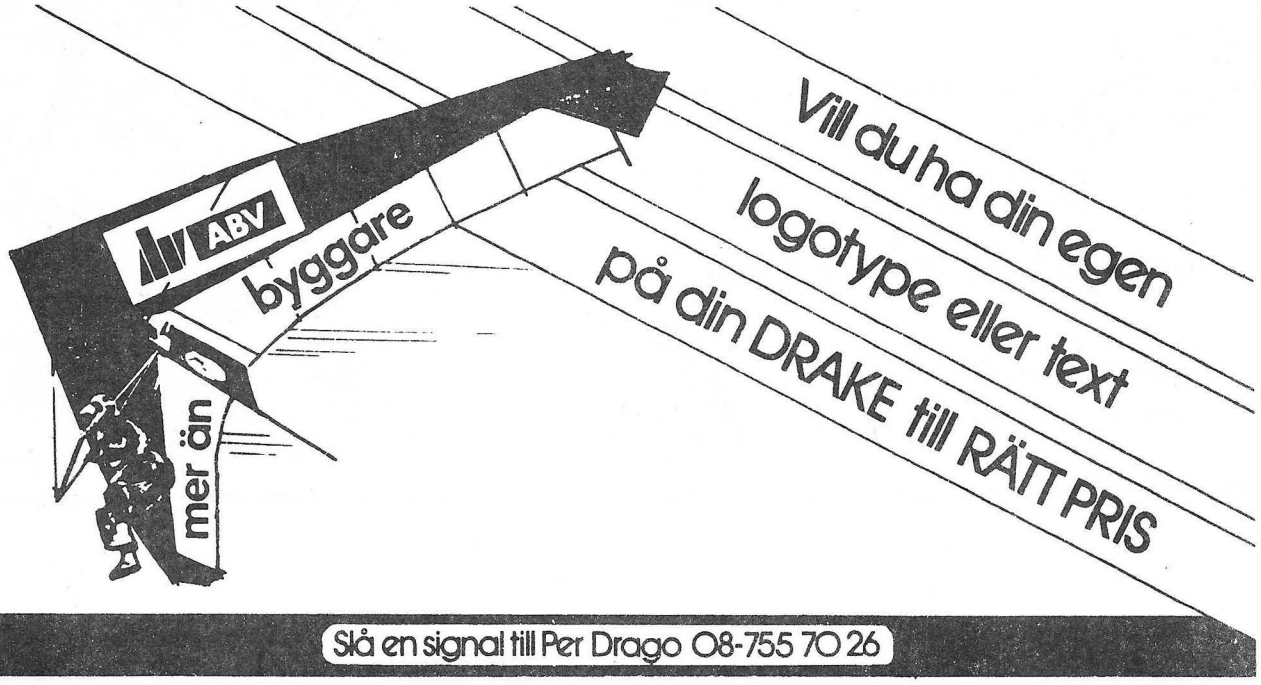
Du som ännu inte betalat medlemsavgiften till Din klubb!! Detta är den absolut sista påminnelsen. Inför nästa utskick har klubbarna direktiv att stryka alla som inte längre är medlemmar. Om Du är osäker och just Din klubb inte varnat Dig på annat sätt är det kanske bäst att kontrollera med kassören om Du finns med.

ANNONSBESTÄMMELSER

Enkla radannonser är gratis. De redigeras. Endast strikta fakta.

Större annonser kostar 100 kr per 1/3 sida. Valfritt antal är tillåtet. Maxmått 1/3: 90 x 180 mm. Betalning och beställning görs var för sig före varje nummer.

FSF/H postgironr: 91 29 93-3



Slå en signal till Per Drago 08-755 70 26

KSAK Service

KUNGLIGA SVENSKA AEROKLUBBEN KSAK Service AB

LITTERATUR för HÄNGFLYGUTBILDNING

☐ Hängflygning. Detta kompendium på över hundra sidor täcker hela utbildningen fram till "Hängcert". ..... **Pris: 135:-**

Beställningar görs skriftligen eller per telefon till:

KATALOG

Postadress:
KSAK Service AB
Box 20081
161 20 Bromma

Besöksadress:
Allmänflygparkeringen
Bromma Flygplats

Postgiro: 3 99 55-0, Bankgiro: 609-9683

Telefon: 08-764 60 80 (Telefonorder på bandspelare efter kontorstid).

Butik- och orderöppet vard 08.30—16.30. Under sommaren stänger vi 16.00. Hela året har vi torsdagsöppet till 18.00.

Ace

ÄNTLIGEN har Typhoons nya vinge med bättre glid, fart och handling blivit klar, efter nästan ett års utveckling!

MOYES, GTR

MELLANSTADIEVINGAR

* MOYES MARS
* GYRO 160,180
* ENTERPRISE en ny vinge från England

INSTRUMENT

Ball, Afro AOA

FALLSKÄRMAR

Den lilla, lätta och snabba skärmen "Metamorfosi" samt en något billigare skärm från Australien.

ÖVRIG UTRUSTNING

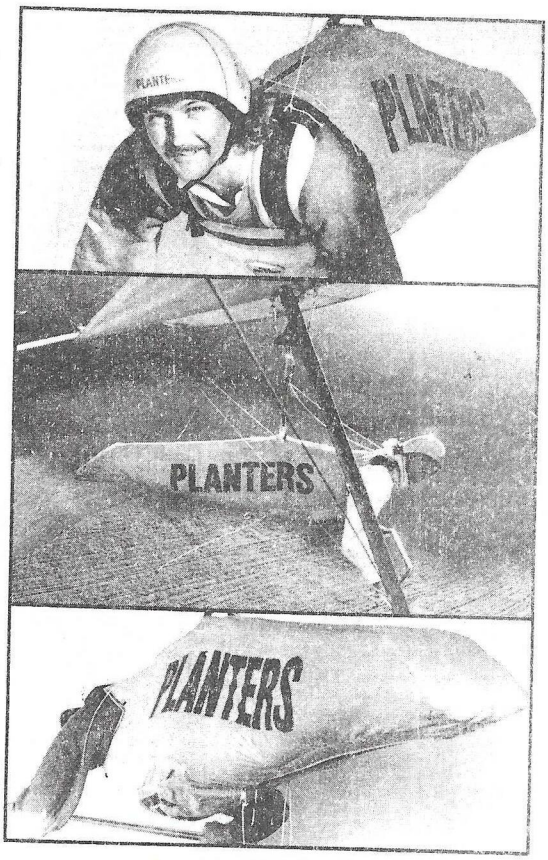
Sky Systems nya, lätta "supp"-sele. Krokar, aerodynamisk hjälm m m.

EXTRAERBJUDANDE

"Supp"-sele, ryggsäck för sele, twist-lock krok och fallskärm
Paketpris: 5.250,-

FRÅN SKY SYSTEMS
THE BUG

Den nya selen, som de flesta i det engelska teamet flyger. Liten - lätt - bekväm - aerodynamisk. Selen måttbeställes.



Vi köper och säljer begagnade vingar och utrustning.

Swedish Skysport

St Olavs väg 16, 83013 ÅRE
Folke Wikberg, Tel 0647-51111

****

DRAGVÄG FÖR BOGSERING

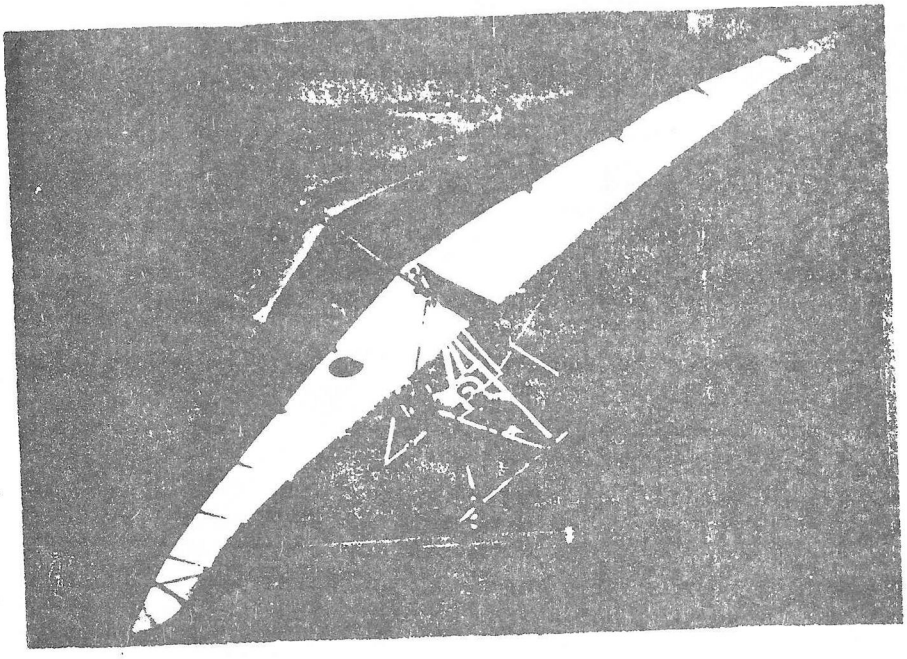
Dragvågen tillverkad med rostfri kolvstång och hus i korotionsbeständig aluminium.
Dragvågen försed med fylnadsnippel för vanlig fotpump.
Fästanordning till bil eller skoter samt 5 meter slang till belastningsmätaren som är graderad i färglaggda fält.

DRAGVÄG COMPLET: 875:- inkl.moms.

SB TEKNIK
SUNE BODIN
Jakobsdalsgatan 4b
852 41 Sundsvall

Tel.060/12 38 53
(telefonsvarare finnes på numret)

Behlen Power-Trike



- SVERIGES första typgodkända Trike
- från 22 - 64 hk
- lämplig för dubbelflyg och bogsering

MARKNADSFÖRS AV;

Peter Wicander
Walla Gård
14800 ÖSMO
☎ 0752-38972

RA-FA
RADEMACHER FALLSCHIRME

		Sjunkhastighet vid kg last	vikt	storlek	pris
	Streamlight Colibri PSR I	5.5 m/sek / 100 kg	2.0 kg	40 m²	2.950,- Skr.
	PSR I Speedy	5.5 m/sek / 150 kg	2.5 kg	40 m²	3.150,- Skr.
	PSR I lätt pilot	5.5 m/sek / 100 kg	2.0 kg	35 m²	3.100,- Skr.
UL TRIKE	PSR II UL	6.7 m/sek / 200 kg	5.2 kg	70 m²	5.850,- Skr.
UL TRIKE	Streamlight DK 350 UL	4.5 m/sek / 355 kg	11.4 kg	140 m²	13.300,- Skr.

- Integralsele typ Kellersele men av enklare model - PRIS: 2350,- Skr
- Integralsele + skärm - PRIS: 4850,- Skr
- Knähängare - PRIS: 1100,- Skr
- extra vingfodral - PRIS: 450,- Skr

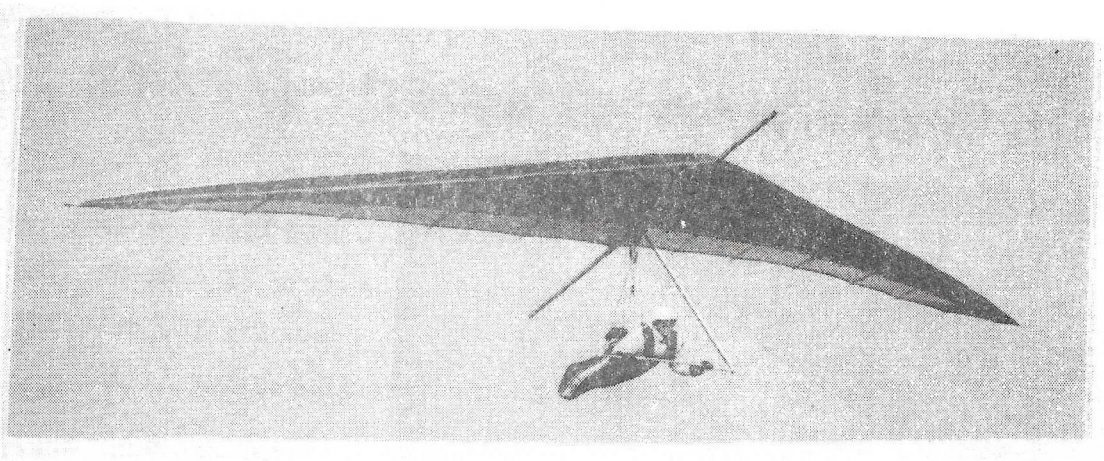
FIREBIRD

UNO - nybörjarvinge med fast eller flytande korsbom justerbar!
Quattro - mellanstadie vinge för Häng II eller HANG III:or som flyger lika!
och Quattro 'S' utan kölficka - högprestanda vinge

- HERMES
- Profil (Sport, Competition)
- Atlas

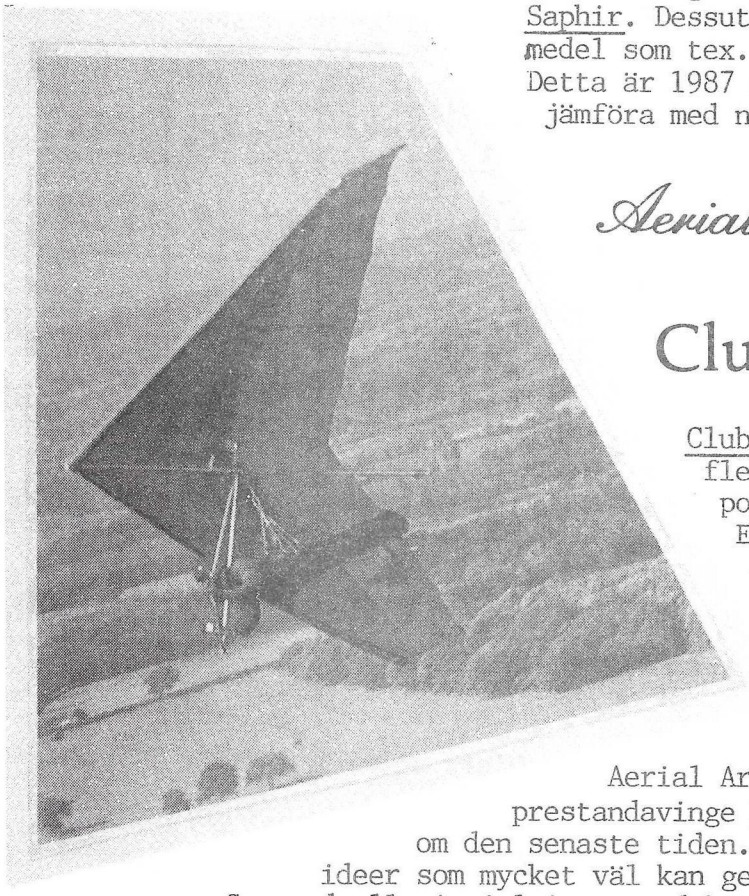
- DELTA
- DELTA SUPER
- GAMMA och
- GAMMA ZERO

polaris
Costacciaro (PG) tel. 075-9170186



Saphir

Bilden här ovan föreställer helt riktigt inte en Saphir utan dess vidareutveckling, Zephir. Samma enorma handling men med ännu bättre glid, sjunk och toppspeed. Som du ser saknar den kölficka, har integrerade waschoutpinnar och ett mycket spänt segel. Det är endast en bogsprötsvinge som kan se ut på detta vis och fortfarande ha handling som endast kan överträffas av en Saphir. Dessutom behövs inga konstgjorda hjälpmedel som tex. VB.
Detta är 1987 års hetaste tävlingsvinge, ej att jämföra med något annat.



Aerial Arts,

Clubman C.F.X.

Clubman från Aerial Arts har väl de flesta hört talas om, Englands absolut populäraste vinge för nöjesflygaren. En 5:e generationsvinge som rekommenderas direkt till H I piloten. Varför acceptera sämre prestanda när ingenting kan bli mer lättfluget.

Aerial Arts tillverkar dessutom en ny högprestandavinge Laser, som det varit mycket viskande om den senaste tiden. Den har en mängd nya konstruktionsideer som mycket väl kan ge den ett övertag bland Engelska vingar.
Som med alla Aerial Arts produkter är priset mycket förmånligt.
För alla trikeintresserade kommer också världens lättaste och snabbaste trikeekipage från Aerial Arts, Chaser. Några data:Startvikt komplett:70 kg. Spännvidd:8,1 m. Vingyta:10 m^2. V max:120 km/h. Motoreffekt:35 hk. Stighastighet:8 m/s.
Detta är en verklig fullblodsmaskin med mycket låg driftskostnad och framförallt, den kostar ingen förmögenhet.

Flight Produktion representerar två av världens mest erkända tillverkare, Tyska Bautek och Engelska Aerial Arts. Ring för prisuppgift, byten tages. Dessutom skolning och intypning på nya vingar.
När det gäller motoraggregat representerar vi Tyska Minimum och Miniflyset.

Flight Produktion

832 00 FRÖSÖN SWEDEN 063/10 42 79

polaris

Delta 16

Finns i fyra storlekar
13,16,19 och 21 m^2

Bra mellanstadievinge av beprövad modell.
Den är mycket lättflugen och säker. I sina flyg-egenskaper är Deltan "snäll", speciellt i det lägre fartområdet.
Dacronseglet har kölficka och profilerade lattor.
Korsbommen är försedd med slidebox för snabb och bekväm riggning.
Utmärkta prestanda för hang och termikflygning.
Den lämpar sig även bra för bogsering.
Största modellen på 21 m^2 är idealisk för passagerarflygning.
Delta 19 finns även i förstärkt utförande för trikemontage. (Observera att, hänggliдare försedd med motor definieras som ultralätt flygplan)

Delta Super 16

Finns i två storlekar
13 och 16 m^2

Mellanstadievingen som är en vidareutveckling av Delta 16.
Den har samma segelprofil men är försedd med balltips och flytande korsbom.Detta ger snabbare rollresponse samt gör det lättare att spänna upp korsbommen vid riggningen.
Vingens segelframkant är förstärkt med mylar, för bättre formstabilitet.
Den flytande korsbommen medför också att du lätt kan trimma uppspänningen efter behov.

Gamma

Finns i två storlekar
167 och 177
(15,5 och 16,4 m^2)

En modern dubbelsegelvinge med integrerad flytande korsbom. Det här är en 5:e generationsvinge, vilket innebär att den har ett utökat fartområde med bättre glidtal och mindre luftmotstånd.
Den kräver också lite mer av dig som pilot,men har du en längre tids erfarenhet, så är det här en utmärkt högprestandavinge för termik och sträckflygning.

GZ (Gamma Zero)

Finns i två storlekar
15 och 15,9 m^2

Det senaste inom högprestandavingar, lämplig för tävlingspiloter.
En 6:e generationsvinge utan kölficka.
Förbättrad segeldesign, ökat sidoförhållande och större antal lattor har gett som resultat högre prestanda och större känslighet i roll och pitch.

Samtliga modeller kan kortpackas!

DRAKCENTER AB

FLYGPLATSEN
44700 VARGARDA

TEL. 0322/23207
0322/21888

VÅRT EMBLEM!

FSF/H emblem

Vårt emblem i blått, gult, svart och vitt. Beställes hos kassören lämpligast genom att sätta in den aktuella summan på FSF/H postgiro 91 29 93-3. Glöm inte adress.

Tyg: 25 kr/st, 20 kr/st vid över 10.

Klisterdekal: 5 kr/st, 40 kr/10 st

Trevligt att ha på väskan, jackan eller andra saker som syns, bilen t ex. Visa att Du flyger på det trevligaste sättet som finns.

SVENSKA FLYGSPORTSFÖRBUNDET
HÄNGFLYGSEKTIONEN

ACE AIR HB

Nr. 1 Hermes

PROFIL SPORT

PROFIL COMPETITION

ATLAS

LA MOUETTE

RESERVDELAR, INSTRUMENT; SELAR

FALLSKÄRMAR M.M

För mer information;

Ring kvällstid;

Sven Lindeń 08/ 44 33 38

Köper och säljer begagnade vingar.

Detta är en av våra specialitéer. Kontakta oss så skall vi försöka hjälpa. Vi förmedlar även försäljning.

Vi har ofta begagnade tillbehör och vi köper gärna tillbehör såsom selar, skärmar, variometrar mm

En annan av våra specialitéer är utbildning där vi torde vara oslagbara. Främst ägnar vi oss åt utbildning till Häng I samt fortsatt utbildning/träningshjälp för att piloten skall nå större personlig säkerhet. Vi kan mycket om annat flyg också.

Backlöksvägen 103 162 43 Vällingby. Ring 08 - 739 39 70 kväll